Eisenbahntransportgefährdung durch Pflichtvernachlässigung der Angestellten.

(§ 316 Abs. 2 des Reichsstrafgesetzbuches.)

Inaugural-Dissertation

zur Erlangung der Doktorwürde bei der Juristischen Fakultät der Universität Leipzig

eingereicht von

Friedrich Müller
cand. jur. aus Dresden.

ACAD. LUGD. BAT. BIBL.

Druck von Robert Noske, Borna-Leipzig
Großbetrieb für Dissertationsdruck
1914.

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41547026_0061

Meinen lieben Eltern!

Inhaltsverzeichnis.

Seite

Einleitung.

§ 1. Die Entwicklung des deutschen Eisenbahnstrafrechts . . . 1
§ 2. Allgemeines zum 27. Abschnitt des Strafgesetzbuchs . . . 6

Erster Teil.

Der Tatbestand.

§ 3. Die gefährdende Handlung; der Gefahrbegriff 11
§ 4. Das Objekt des Delikts.
A. Begriff des Transportes 21
B. Begriff der Eisenbahn 38
§ 5. Der Täter des Delikts 54
§ 6. Die den Eisenbahnangestellten obliegenden Pflichten . . . 61
§ 7. Vernachlässigung der Pflichten durch die Eisenbahnangestellten 66

Zweiter Teil.

Einzelergänzungen.

§ 8. Die Strafe 75
§ 9. § 319 StGB. 78
§ 10. § 320 StGB. 82
§ 11. Vorschläge de lege ferenda 87

Literaturverzeichnis.

Annalen des Reichsgerichts. Herausgegeben von Braun und Blum.

Berner, Lehrbuch des deutschen Strafrechts. 18. Aufl. Leipzig 1898.

Binding, Lehrbuch des deutschen Strafrechts. 2. Aufl. Leipzig 1904.

Eger, Handbuch des preußischen Eisenbahnrechts. Bd. 2. Breslau 1896.

Eger, Eisenbahnrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen. Breslau.

Endemann, Das Recht der Eisenbahnen. Leipzig 1886.

Entscheidungen des Reichsgerichts in Strafsachen. Herausgegeben von Mitgliedern des Gerichtshofes und der Reichsanwaltschaft.

Entscheidungen des Reichsmilitärgerichts. Herausgegeben vom Senatspräsidenten und dem Obermilitäranwalt. Berlin.

Frank, Kommentar zum Strafgesetzbuch. 8.—10. Aufl. Tübingen 1912.

Gerichtssaal, Zeitschrift für Strafrecht und Strafprozeß.

Goltdammer, Archiv für Strafrecht und Strafprozeß.

Hälschner, Das gemeine deutsche Strafrecht. Bonn 1887.

Hilse, Schutzbedürfnis der Pferdebahnen im Strafrechtsgebiete. 2. Aufl. Berlin 1890.

v. Holtzendorff, Handbuch des deutschen Strafrechts in Einzelbeiträgen. Bd. 1—3. Berlin 1872.

Kürschner, Lexikon des deutschen Rechts. Eisenach, Verl. Hillger.

v. Liszt, Lehrbuch des deutschen Strafrechts. 18. Aufl. Berlin 1911.

Loock, Der strafrechtliche Schutz der Eisenbahnen. Berlin 1893.

Meyer-Allfeld, Lehrbuch des deutschen Strafrechts. 7. Aufl. Leipzig 1912.

Olshausen, Kommentar zum Strafgesetzbuche. 9. Aufl. Berlin 1912.

Oppenhoff, Kommentar zum Strafgesetzbuche. 14. Aufl. Berlin 1901.

Rechtsprechung des Reichsgerichts in Strafsachen. Herausgegeben von Mitgliedern der Reichsanwaltschaft.

Rechtsprechung des Kgl. Obertribunals in Strafsachen. Herausgegeben von Oppenhoff.

Rohland, Die Gefahr im Strafrecht. Dorpat 1886.

Rotering, Gefahr und Gefährdung im Strafgesetzbuche. Berlin 1883.

Rubo, Kommentar zum Strafgesetzbuche. Berlin 1879.

Rüdorff-Stenglein, Kommentar zum Strafgesetzbuche. 4. Aufl. Berlin 1892.

v. Schwartze, Kommentar zum Strafgesetzbuche. 5. Aufl. Leipzig 1884.

Stenglein, Zeitschrift für Gerichtspraxis und Rechtswissenschaft. Bd. 5.

Stenglein, Lexikon des deutschen Strafrechts. (Nach den Entscheidungen des Reichsgerichts zum Strafgesetzbuche.)

Supper, Das deutsche Eisenbahnstrafrecht. Diss. Tübingen 1893.

Wach, Grundriß zu den Vorlesungen über deutsches Strafrecht. Leipzig.

Einleitung.

§ 1.

Die Entwicklung des deutschen Eisenbahnstrafrechts.

In dem Augenblicke, wo das öffentliche Vertrauen zu dem wichtigsten der modernen Verkehrsmittel, den Eisenbahnen, wankt oder schwindet, tritt ein Schaden von unberechenbarem Umfange für den gesamten Güterkreis der Nationen ein, eine Gemeingefahr von enormer Tragweite. Dies kann nur dadurch vermieden werden, daß der Staat das Eisenbahnwesen in allen seinen Beziehungen regelt und strafrechtlich schützt. Die große Bedeutung der Eisenbahnen für das Interesse der Gesamtheit und des einzelnen, ihre große Bedeutung für den internen und internationalen Verkehr, ihre wirtschaftliche und strategische Bedeutung, der Umfang ihrer Anlagen, die überall die Interessen Privater berühren, die gefährliche Natur ihres Betriebes und vieles andere haben eine große Anzahl von gesetzlichen Bestimmungen hervorgerufen, die teils die Entwicklung der Bahnen fördern, teils gegen Übergriffe und Gefährdungen der Eisenbahnen schützen sollen. Es wird infolgedessen die gesetzgeberische und verwaltende Tätigkeit des Staates in verschiedenen Richtungen auf dem Gebiete des Eisen-

bahnwesens in Anspruch genommen. Auf diese Weise hat sich ein besonderer Zweig des Rechts seit Entstehung und Einführung der Eisenbahnen entwickelt, das deutsche Eisenbahnrecht. Es gehört teils dem öffentlichen Rechte, teils dem Zivilrecht an, je nachdem es sich um öffentlich-rechtliche oder privatrechtliche Verhältnisse handelt. Besonders ist der Schutz öffentlicher Interessen durch strafrechtliche Anordnungen wohl die erste Voraussetzung zur Erhaltung und Entwicklung unserer Eisenbahnen. Deshalb hat sich die gesetzgeberische Tätigkeit auf dem Gebiete des Eisenbahnrechts besonders nach dieser Seite hin zuerst erstreckt, als der Staat vor etwa 75 Jahren seine ersten Gesetze für den beginnenden Eisenbahnbetrieb erließ. Seit Verwendung dieses Verkehrsmittels ist der Strafgesetzgebung eine neue große Aufgabe erwachsen, die zuerst meist nur in Spezialgesetzen ihre Lösung fand, also außerhalb des Rahmens des kodifizierten Strafrechts. Diese Trennung der strafrechtlichen Materien war von vornherein ein Übelstand. Im Laufe der Zeit sah man dies in einigen Staaten ein, und so wurden noch vor dem Inkrafttreten des Reichsstrafgesetzbuches (im Jahre 1871) einige dieser Spezialgesetze in mehreren Bundesstaaten in das dort kodifizierte Partikularrecht aufgenommen und hier weitergebildet. So war es insbesondere das preuß. Gesetz v. 30. 11. 1840, das Aufnahme fand in das preuß. Strafgesetzbuch von 1851. Das Gesetz von 1840 enthält mit die ersten eisenbahnrechtlichen Bestimmungen für die gerade im Entstehen begriffenen

Lokomotivbahnen. Älter noch ist das preuß. Gesetz v. 3. 11. 1838 betr. die Eisenbahnunternehmungen. Eine beachtenswerte Weiterbildung fand die frühere Spezialgesetzgebung für die Eisenbahnen besonders im bayr. Strafgesetzbuch von 1861, namentlich durch seinen Art. 356, dessen Strafbestimmung sich gegen diejenigen Unregelmäßigkeiten im Eisenbahnbetriebe richtet, durch die öffentliche und private Interessen verschiedener Art beeinträchtigt werden können. Derselbe Vorgang vollzog sich in Baden, wo auch die ursprünglichen Spezialgesetze in das badische Strafgesetzbuch von 1845 Aufnahme fanden. Die Reichsgesetzgebung hat sich dann dem preuß. Strafgesetzbuch angeschlossen und die Materie sachlich weitergebildet. Eine Reihe anderer Staaten schlugen einen andern Weg in der Eisenbahngesetzgebung ein und behielten ihn auch bei, so besonders Sachsen, Württemberg, Hannover, Sachsen-Weimar, Mecklenburg-Schwerin u. a. Diese Staaten erließen Sondergesetze für Eisenbahnen, die nie in ein Gesetzbuch Aufnahme fanden. So erließ um die Mitte des vorigen Jahrhunderts jeder Staat für sich Gesetze für die seinem Gebiete angehörigen Eisenbahnen, wie eben dargelegt, teils zunächst gesondert, aber im Laufe der Zeit geltenden Kodifikationen eingefügt, teils von diesen dauernd gesondert. Alle diese Gesetze waren noch in Geltung bei Errichtung des Deutschen Reichs im Jahre 1871. Jetzt trat die deutsche Eisenbahngesetzgebung in eine neue Entwicklungsphase. Das Reich übernahm die Strafgesetzgebung für alle Bundesstaaten, gemäß der

Verfassungsurkunde mit Ausnahme von Bayern (RV. Art. 4 u. 8). Die Verfassung bestimmte, daß das Eisenbahnwesen künftig der Beaufsichtigung und Gesetzgebung des Reiches unterliegen sollte, mit Vorbehalt also für Bayern. Die Reichsgewalt erkannte den durch die Trennung der Strafrechtsmaterien hervorgerufenen Übelstand an und schlug den von Preußen eingeschlagenen Weg ein. Sie sah von der Aufstellung eines besonderen Gesetzes für die Eisenbahn ab und beschloß, die zu erlassenden eisenbahnstrafrechtlichen Bestimmungen dem Allgem. Strafgesetzbuch einzufügen. Nach Art. 2 der Verfassungsurkunde für das Deutsche Reich gehen nunmehr die Reichsgesetze den Landesgesetzen vor, und es sind in denjenigen Materien, die jene beherrschen, diese als außer Kraft gesetzt anzusehen. Damit ist zwar die Eisenbahngesetzgebung den einzelnen deutschen Bundesstaaten noch nicht ganz entzogen und der Reichsgesetzgebung ausschließlich vorbehalten. Näheres bestimmen hierüber Art. 41—47 der deutschen Reichsverfassung. Der Reichsgewalt steht also das Oberaufsichtsrecht und die Gesetzgebung über die deutschen Eisenbahnen, sowohl Staats- wie Privatbahnen zu, mit Vorbehalt für Bayern, und hierin liegt auch der Ausgangspunkt für die Entwicklung des deutschen Eisenbahnrechts.

Das Organ für die Ausübung dieser Reichsrechte bezüglich des Eisenbahnwesens ist der Bundesrat. Für die Ausführung der von ihm erlassenen Gesetze und Verordnungen hat der Kaiser Sorge zu tragen, der außerdem noch ein besonderes Verordnungsrecht bezüglich der Eisen-

bahnen hat. Der Bundesrat bildet aus seiner Mitte einen dauernden Ausschuß für das Eisenbahnwesen.

Drei verschiedene Äußerungen der Reichsstrafgesetzgebungsgewalt sind es, die mit Errichtung des Deutschen Reichs und mit dem Übergang der Strafgesetzgebung für alle Bundesstaaten auf das Reich sich für das Eisenbahnwesen geltend machen: das Reichsstrafgesetzbuch von 1871, das Gesetz v. 11. 6. 1870 und das Bahnpolizeireglement.

Die eisenbahnrechtlichen Strafbestimmungen des seit 1871 geltenden deutschen Strafgesetzbuchs sind teils Verletzungs-, teils Gefährdungsverbote; mit einem Verletzungsdelikt befaßt sich z. B. § 305 StGB., ein Fall von qualifizierter Sachbeschädigung mit erhöhter Strafandrohung, wenn die Sachbeschädigung sich als gänzliche oder teilweise Zerstörung einer Eisenbahn, die fremdes Eigentum ist, darstellt. — Ein Verletzungsdelikt haben wir ferner in § 90 Ziff. II, der die Eisenbahn als Kriegsmittel und als unentbehrliches Mittel der Landesverteidigung, gegen Zerstörung und Unbrauchbarmachung zum Vorteil des Feindes schützt, ein Fall von Landesverrat (Kriegsverrat). Ferner bildet die Begehung bestimmter Verletzungsdelikte, falls sie auf einer Eisenbahn begangen werden, nach §§ 243 u. 250 einen Strafschärfungsgrund. — Das hier darzustellende Gefährdungsdelikt des Reichsstrafgesetzbuches ist kodifiziert in § 316 StGB. Als Ergänzung zu diesen Schutzvorschriften des Strafgesetzbuchs dient die Betriebsordnung für Eisenbahnen v. 5. 7. 1892. Eine weitere Ergänzung bietet das Landesrecht.

§ 2.

Allgemeines zum 27. Abschnitt des Strafgesetzbuchs.

Der § 316 Abs. 2 ist dem 27. Abschnitt des Strafgesetzbuchs unterstellt, der „Gemeingefährliche Verbrechen und Vergehen" überschrieben ist. Die in diesem Abschnitt behandelten Delikte haben das Gemeinsame, daß durch sie eine Gefahr hervorgerufen wird, deren Umfang sich nicht übersehen läßt. Es braucht nicht eine wirkliche „Gemeingefahr" zu sein, also keine konkrete Gemeingefahr, also ein „nicht individuell bestimmter und begrenzter Personenkreis" als gefährdet zu erscheinen;[1]) auch braucht keine Gefahr für einen „nicht individuell bestimmten oder begrenzten Kreis von Gütern" wirklich vorzuliegen. Erfordert wird bei den Delikten des 27. Abschnitts im allgemeinen *nur* eine abstrakte Gemeingefahr, eine sogen. „*allgemeine Gefahr*". Sie tragen gewöhnlich einen gemeingefährlichen Charakter, erfordern aber eine Gemeingefahr im einzelnen Falle nicht. Der Gesetzgeber hat im 27. Abschnitt des Strafgesetzbuchs auch schon diejenigen Verbrechen und Vergehen unter Strafe stellen wollen, die mit großer *Wahrscheinlichkeit* eine „allgemeine Gefahr" für Menschen oder Sachen im Gefolge haben. „Die Gemeingefahr" bildet also bei den Delikten des 27. Abschnittes im allgemeinen kein Tatbestandsmerkmal des betreffenden Delikts, sondern dies ist z. B. nur der Fall

[1]) vgl. Liszt, Lehrb. des deutschen Strafrechts S. 500.

bei den Delikten der §§ 312—314, wo das Gesetz eine Überschwemmung nur dann bestraft wissen will mit den angeführten Strafen, wenn sie mit „gemeiner Gefahr" für Menschenleben oder für das Eigentum schuldhaft herbeigeführt wurde. Die übrigen Paragraphen dieses Abschnitts erfordern meist nur eine Gefahr „für andere oder für das Leben anderer", also eine „allgemeine Gefahr", so besonders §§ 323 u. 330. Bezüglich des § 330 ist dies auch ausdrücklich in den Motiven ausgesprochen.[1]) Nach der gemeinen Meinung und auch nach Ansicht des Reichsgerichts (E. Bd. 9 S. 233) ist ausschließlich der Tatbestand des einzelnen der im Abschn. 27 angeführten Verbrechen und Vergehen dafür maßgebend, ob das betreffende Delikt den Begriff der „Gemeingefahr" erfordere oder nicht. Auf keinen Fall darf man annehmen, daß auf Grund der Überschrift des Abschn. 27 bei allen unter diesen Abschnitt fallenden Delikten die „Gemeingefährlichkeit" als ein Erfordernis angesehen werden müsse. Die „Gemeingefährlichkeit" ist nur insofern Tatbestandsmerkmal, als sie ausdrücklich in der Begriffsbestimmung des einzelnen Falles hervorgehoben ist. Es ist also zu scheiden zwischen „Gemeingefahr" und „allgemeiner Gefahr". Eine „allgemeine Gefahr" ist fast mit allen diesen unter Abschn. 27 aufgeführten Delikten verbunden, mögen es Verletzungs- oder Gefährdungsdelikte sein, also eine Gefahr, „die", wie

---

[1]) vgl. hierzu die Entscheidungen des Reichsgerichts E. Bd. 6 S. 129; R. Bd. 4 S. 160.

Meves sagt, „jedem Dritten zustoßen kann, ohne Rücksicht darauf, wem und wievielen sie in der Tat droht.[1]) Die Gemeingefahr ist nach Rohland[2]) eine unbestimmt große Gefahr; richtet sich also gegen ein nicht individuell bestimmtes und umgrenztes Objekt und ist von unbestimmtem Umfange. Wach[3]) definiert daher die Gemeingefahr als einen Zustand naheliegender Verletzungsmöglichkeit von fremdem Eigentum, Leib oder Leben mit Unbestimmtheit des Verletzungsumfanges. Es ist aber nicht erforderlich, daß die Verletzung einer unbeschränkt großen Menge von Personen oder Gütern droht. Delikte, die sich gegen bestimmte Personen richten, können nicht dem 27. Abschnitt unterstellt werden. Ihnen fehlt das Begriffsmerkmal der „Gemeingefahr" oder „allgemeinen Gefahr".[4]) Zu den Delikten des 27. Abschnitts, „mit deren Begehung die Wahrscheinlichkeit einer „Allgemeingefahr für Menschen oder Sachen gegeben ist", gehört das Gefährdungsdelikt der §§ 315 u. 316.

§ 315 beschäftigt sich mit dem Delikt der Transportgefährdung, soweit es von Nichtangestellten mit Vorsatz begangen wird. § 316 behandelt dasselbe Delikt in seinem ersten Absatz, wenn es mit Fahrlässigkeit von Nicht-

---

[1]) GerS. Bd. 26 S. 187.

[2]) Rohland, Gefahr im Strafrecht S. 45.

[3]) Wach, Grundriß zum Strafrecht S. 186.

[4]) vgl. zu dem letzten Abschnitte die einleitenden Bemerkungen zum 27. Abschnitte des StGB. im Komm. von Olshausen S. 1297 ff., ferner GerS. Bd. 26 S. 186 ff.; Frank, Komm. S. 550.

angestellten begangen wird. In diesen beiden Delikten sind die Mittel der Gefährdung die gleichen.

§ 316 Abs. 2, der in der vorliegenden Arbeit eingehend dargestellt werden soll, spricht von der Transportgefährdung als Standesdelikt. Täter sind die Bahnangestellten, falls sie durch Vernachlässigung ihnen obliegender Pflichten eine Transportgefährdung herbeiführen. Das Delikt des § 316 Abs. 2 unterscheidet sich von den beiden vorhergehenden Delikten in der Hauptsache durch das Gefährdungsmittel.

§ 316 Abs. 2 bestraft die Personen, die zur Leitung der Eisenbahnfahrten und zur Aufsicht über die Bahn und den Beförderungsbetrieb angestellt sind, wenn sie durch Vernachlässigung der ihnen obliegenden Pflichten einen Transport in Gefahr gesetzt haben, mit Gefängnis bis zu einem Jahr oder mit Geldstrafe bis 900 Mk., und wenn durch die Handlung der Tod eines Menschen verursacht worden ist, mit Gefängnis von einem Monat bis zu drei Jahren. Für Abs. 1 u. 2 des § 316 besteht dieselbe Strafe. Die Strafe erscheint sehr hoch, besonders für die Angestellten, denen doch in ihrem anstrengenden und verantwortungsreichen Berufe sehr leicht eine Pflichtverletzung unterlaufen kann. Und doch ist die Höhe der Strafe gerechtfertigt, wenn man berücksichtigt, daß unser Strafgesetzbuch im allgemeinen das Prinzip verfolgt, bei Verletzungsdelikten nach der Höhe des Erfolges und bei Gefährdungsdelikten nach der Höhe des mit großer Wahrscheinlichkeit infolge der Gefährdung eintretenden Schadens die Strafe festzusetzen; und gerade

der infolge Pflichtvernachlässigung von seiten eines Angestellten Menschen oder Gütern, ja dem ganzen Eisenbahnbetriebe drohende Schaden ist so bedeutend und unübersehbar, daß er eben diesem Delikte den Charakter der Allgemeingefährlichkeit gibt und seine hohe Bestrafung rechtfertigt. Die Triebkraft und die Schnelligkeit der Eisenbahnen, die dadurch verursachte Schwierigkeit der Hemmung sowie die Massenbeförderung von Menschen und Gütern sind der Grund für die schweren Schäden, die eine Eisenbahntransportgefährdung hervorrufen kann. Vor diesen Schäden will der Staat durch Androhen der hohen Strafen die Eisenbahnen in ihrem Betriebe möglichst schützen. Ganz besonders verfolgt auch der Gesetzgeber mit dieser Strafandrohung den Zweck, vorbeugend die Bahnangestellten zur strengsten Pflichterfüllung anzuhalten.

Erster Teil.

Der Tatbestand.

§ 3.

Die gefährdende Handlung. Der Gefahrbegriff.

Ein konkreter, bestimmter Transport ist das Objekt der gefährdenden Handlung. Gegen ihn muß sich das Delikt richten. Der Transport muß „in Gefahr gesetzt werden", wie sich das Gesetz ausdrückt. Mit diesem Erfolg ist das Delikt vollendet. Es ist also diejenige Handlungsweise gemeint, die an und für sich allein und abgesehen von zufälligen Hinderungsmomenten nach gewöhnlichem Kausalverlauf als wahrscheinliche Folge einen Unfall voraussehen läßt. Eine Verhinderung oder Hemmung der Transporte ist kein „Ingefahrsetzen", z. B. das Hindern des fahrplanmäßigen Abfahrens eines Zuges; auch das Unmöglichmachen eines Transportes ist kein „Ingefahrsetzen". „Verhinderung" und „Hemmung" wird sich meist nur als Betriebsstörung darstellen. Natürlich kann auch in manchen Fällen die „Behinderung" Transportgefährdung sein.[1]) Der Erfolg der deliktischen Handlung

[1]) Oppenhoff, Komm. z. StGB. S. 836; vgl. hierzu auch

besteht also in der Herbeiführung der Gefahr für einen Transport. Diese Gefährdungshandlung kann von jedem Menschen vorsätzlich oder fahrlässig begangen werden, sogar vom Eigentümer an seiner Eisenbahn (bei Privatbahnen.[1]) Dieses vorsätzliche und fahrlässige Gefährdungsdelikt behandeln die §§ 315 u. 316 Abs. 1. Uns interessiert hier nur die in § 316 Abs. 2 behandelte, durch eine fahrlässige Pflichtvernachlässigung seitens Eisenbahnangestellter herbeigeführte Transportgefährdung: „Die zur Leitung der Eisenbahnfahrten und zur Aufsicht über die Bahn und den Beförderungsbetrieb angestellten Personen werden, wenn sie durch Vernachlässigung der ihnen obliegenden Pflichten einen Transport in Gefahr setzen, mit Gefängnis bis zu einem Jahre oder mit Geldstrafe bis zu 900 Mk., und wenn durch die Handlung der Tod eines Menschen verursacht worden ist, mit Gefängnis von einem Monat bis zu drei Jahren bestraft". Es interessiert zunächst der Gefahrbegriff. Das Gesetz erfordert zur Vollendung des Delikts aus § 316 Abs. 2 das Ingefahrsetzen eines Eisenbahntransports durch Pflichtvernachlässigung eines Angestellten. Das Delikt ist also vollendet, sobald eine Gefahr für einen Transport hervorgerufen worden ist.

StengleinsZ. Bd. 5 S. 164; Rüdorff-Stenglein, Komm. z. StGB. S. 704 und Rotering, Gefahr und Gefährdung im Strafgesetzbuche, in GoltdArch. Bd. 31 S. 275.

[1]) Binding, Lehrb. Bd. 2, 1 S. 43.

Es kommt nun darauf an, festzustellen: was ist Gefahr und wann ist Gefahr als vorhanden anzusehen.

Die „Gefahr“ [1]) spielt im Strafrecht eine große Rolle. Das Strafgesetz gibt keine Definition des Gefahrbegriffs. Er ist dem allgemeinen Sprachgebrauch entlehnt. Das geht auch aus den Motiven zum Entwurf eines deutschen Strafgesetzbuches hervor. Wie der Sprachgebrauch, so ist natürlich auch mit ihm der Gefahrbegriff Schwankungen unterworfen. Man bezeichnet mit Gefahr im allgemeinen ein Zustand, in dem nach den zurzeit bekannten Umständen der Eintritt eines Schadens als wahrscheinlich zu gelten hat.[2]) Es ist also der Zustand eines drohenden Übels. Die Gefahr tritt bei einer Reihe von Delikten als Tatbestandsmerkmal auf. Es sind dies die sogen. Gefährdungsdelikte im Gegensatz zu den Verletzungsdelikten. Bei den Gefährdungsdelikten ist das Delikt vollendet, sobald durch eine gefährdende Handlung der Zustand der Gefahr in dem oben dargelegten Sinne herbeigeführt ist. Durch eine deliktische Handlung oder Unterlassung wird eine Gefahr hervorgerufen. Deliktisch ist dieses Handeln deshalb, weil es ein gefährdendes und rechtswidriges ist. Eine Handlung oder Unterlassung ist gefährdend, wenn, wie sich das österr. Strafgesetzbuch (§ 335) ausdrückt, es nach ihren natürlichen, für jedermann leicht erkennbaren Folgen feststeht, daß die be-

[1]) vgl. hierzu Loock, Der strafrechtliche Schutz der Eisenbahnen S. 161 ff.

[2]) vgl. E. Bd. 10 S. 176 o.

treffende Handlung eine Gefahr für das Leben, die Gesundheit oder das Hab und Gut von Menschen herbeizuführen oder zu vergrößern geeignet ist. Die Verletzung oder Beschädigung, die man auf Grund der Gefahr fürchtet, gehört nicht zum Tatbestand des Delikts. Sie kann höchstens bei der Strafzumessung Berücksichtigung finden. Freilich gibt eine Verletzung den sicheren Beweis, daß eine Gefahr bestanden hat. Auch die Gefahr ist ein Erfolg, ein in der Außenwelt eingetretener Zustand. Nur besteht dieser Erfolg eben nicht in einer Verletzung, sondern in der Herbeiführung einer Gefahr. Nach der Definition von v. Liszt[1]) ist die Gefahr als Folge einer gefährdenden Handlung der Zustand, in dem nach unbefangenem Urteile die Wahrscheinlichkeit vorliegt, daß der Eintritt einer Verletzung erfolgen werde. Wahrscheinlich ist der Eintritt einer Verletzung, wenn dieselbe unter solchen Umständen, wie sie in dem betreffenden Falle vorliegen, in der Mehrheit der Fälle erfahrungsgemäß einzutreten pflegt.[2]) Also wahrscheinlich muß der Schaden sein dann erst besteht eine Gefahr. Es genügt, daß die Gefahr auch nur einen Augenblick bestanden hat und dann durch glückliche Umstände beseitigt worden ist. So ist das Delikt doch vollendet. Die „Möglichkeit" des Eintritts eines Schadens stellt noch keine Gefahr dar. Dies hat das Reichsgericht in mehreren Entscheidungen aus-

---

[1]) v. Liszt, Lehrb. des Strafrechts S. 129.

[2]) vgl. GoltdArch. Bd. 43 S. 257.

drücklich betont. So sagt es [1]) bezüglich des § 316 Abs. 2: „Die bloße Möglichkeit eines Unglücks ist nicht ausreichend, um den Tatbestand des § 316 Abs. 2 zu erfüllen. Erforderlich ist vielmehr, daß durch Pflichtvernachlässigung eines Angestellten ein Unglück wahrscheinlich gemacht worden ist". Es ist also zu scheiden zwischen Möglichkeit und Wahrscheinlichkeit.[2]) Einen bestimmten Grad der Gefahr verlangt das Gesetz nicht. Die Wahrscheinlichkeit kann ja eine geringe oder eine hohe sein. Sie wird sich, wenn nicht dazwischentretende Ereignisse sie ganz beseitigen, gewöhnlich steigern, bis sie den Grad erreicht hat, wo sie in den Erfolg umschlägt. Wenn nun auch das Gesetz einen bestimmten Grad der Wahrscheinlichkeit nicht verlangt, so ist doch dem Richter die schwere Aufgabe nicht erspart, festzustellen, wo die Wahrscheinlichkeit beginnt, den Augenblick also, wo die Gefahr eintritt, wo die Möglichkeit zur Wahrscheinlichkeit wird, wo sich also das Gefährdungsdelikt vollendet. Diese eben erwähnte Grenze zwischen Möglichkeit und Wahrscheinlichkeit läßt sich für die unendliche Zahl aller denkbaren Fälle nicht einheitlich feststellen, obgleich es bei ihrer Bedeutung für das Nichtbestehen oder Bestehen des Gefährdungsdeliktes sehr erwünscht wäre. Diese Feststellung hängt ganz von der subjektiven Auffassung des Richters ab, der unter

[1]) E. Bd. 10 S. 173; R. Bd. 6 S. 98, Bd. 7 S. 128.

[2]) Rohland (Die Gefahr im Strafrecht S. 1) macht keinen Unterschied zwischen Möglichkeit und Wahrscheinlichkeit des Eintrittes eines verletzenden Ereignisses.

Erwägung aller Umstände des Einzelfalles zu entscheiden hat, ob eine Gefahr als vorhanden anzusehen ist oder nicht. Es sind verschiedene Vorschläge gemacht worden zur einheitlichen Festlegung der Gefahrgrenze.

So ist besonders ein annehmbarer Vorschlag Stenglеins hier zu erwähnen[1]): Stenglein bezeichnet den Zustand der Möglichkeit des Eintritts eines Schadens als „entfernte Gefahr" und den Zustand der Wahrscheinlichkeit als „nahe Gefahr", also Gefahr im Sinne des Gesetzes, und er sagt: Solange die Gefahr eine entfernte ist, kann man wohl fast mit Sicherheit annehmen, daß sich die Gefahr nicht verwirklichen wird, während das Gegenteil bei der „nahen Gefahr" anzunehmen ist. Er sucht nun die Grenze zwischen diesen beiden Gefahrgraden in den Betriebsreglements der Eisenbahnen. Diese seien bestimmt, für einen ordnungsmäßigen Betrieb der Eisenbahn Sorge zu tragen und dafür die erforderlichen Maßregeln zu treffen, und bei etwa vorkommenden Störungen, wie sie meist durch Versehen oder Pflichtvernachlässigung der Angestellten hervorgerufen werden, die nötigen Vorkehrungen zu treffen, um den schädlichen Folgen dieser Störung vorzubeugen und eine wirkliche Gefahr für einen konkreten Transport nicht aufkommen zu lassen. Soweit nun für solche Störungen Sicherheitsmaßregeln in den Betriebsreglements vorgesehen sind (und das wird besonders bei

[1]) s. Abhandlung von Stenglein in Egers EisenbE. Bd. 15 S. 270.

den Störungen der Fall sein, mit denen die Bahnverwaltungen jederzeit rechnen müssen, da sie erfahrungsgemäß am häufigsten vorkommen), werden solche Störungen kaum eine Gefahr hervorrufen können. Der Richter hätte also festzustellen, inwieweit derartige Vorsichtsmaßregeln getroffen sind, und so würde es zu einheitlicheren Entscheidungen in diesem Punkte kommen. Ein oft vorkommender Fall möge zur Erläuterung dienen: Ein Weichensteller hat, wie Vorschrift, eine Stunde vor Ankunft des Zuges die Weiche zu stellen. Er hat nun einmal aus Versehen die Weiche falsch gestellt. Nun besteht bei der betreffenden Eisenbahn die Vorschrift, daß die Weiche vor der Ankunft des erwähnten Zuges nochmals von einem anderen Beamten kontrolliert werden müsse. Der zweite Beamte würde also dann, wenn er seiner Pflicht nachkommt, die falsche Weichenstellung bemerken und sie korrigieren. In diesem Falle würde also der Richter die Pflichtvernachlässigung des Weichenstellers nicht nach § 316 Abs. 2 bestrafen können. Nach seiner Erwägung konnte diese Pflichtvernachlässigung bei normalem Kausalverlauf keine Gefahr hervorrufen, und für seine Entscheidung ist der normale Kausalverlauf von Begehung der Handlung an maßgebend. Diese Handlung war von vornherein keine gefährdende und somit als eine höchstens disziplinell zu ahndende anzusehen. Es konnte dank der von der Eisenbahnverwaltung getroffenen Vorsichtsmaßregel bei normalem Kausalverlauf in diesem Falle eine „nahe Gefahr" nicht entstehen, also eine Gefahr im Sinne

des Gesetzes. In den Betriebsreglements der Eisenbahnen sind eine große Menge solcher Vorsichtsmaßregeln zu finden, die speziell bei Pflichtversehen und Pflichtvernachlässigung der Angestellten rettend eingreifen sollen. Eine „Beeinträchtigung" des Betriebes wird natürlich immer durch Pflichtvernachlässigung hervorgerufen. Doch daß sich diese Beeinträchtigung nicht bis zur „Gefahr" steigert, dafür sorgen jene Maßregeln. Es bleibt bei der entfernten Gefahr. M. E. ließe sich auf diese Weise die Gefahr im Falle des § 316 Abs. 2 ziemlich genau abgrenzen.

Wie schon erwähnt, hat der Richter festzustellen, ob eine Gefahr vorlag oder nicht, indem er sich in den Zeitpunkt der Begehung der Handlung zu versetzen und unter Erwägung des normalen Kausalverlaufs, unter Berücksichtigung aller vorliegenden Umstände und Tatsachen im konkreten Falle zu untersuchen hat, ob die betreffende Handlung eine Gefahr verursacht hat, ob also ein Transport gefährdet war, ohne Rücksicht auf eine etwa eingetretene Verletzung. Für sein Urteil ist also der normale Kausalverlauf maßgebend. Er hat somit diejenigen Umstände, die unvorhergesehen die nach menschlichem Ermessen notwendigerweise eintretende Verletzung abgewendet haben, oder die anscheinend harmlose Situation zu üblem Ausgang geführt haben, als „zufällige" nicht zu berücksichtigen. Der voraussichtliche Kausalverlauf, der also die Grundlage des Urteils bildet, wird bestimmt durch die Gruppierung einer Reihe von Bedingungen. Jeder Vor-

gang beruht auf einer Konstellation einer Reihe von Bedingungen. Welche Konstellation aber auf Grund einer Handlung eintreten werde, kann man von dem Standpunkt der verschiedenen Kausalitätstheorien verschieden beantworten. Der Richter wird sich also nach einer bestimmten Kausalitätstheorie zu überlegen haben, wie sich bei normalem Kausalverlauf in einem bestimmten Falle die Gruppierung der Bedingungen gestalten wird. Auf Grund der Konstellation dieser Bedingungen wird er dann feststellen, ob Gefahr für vorliegend zu erachten ist oder nicht. Gefahr ist dann als vorhanden anzusehen, wenn sich die Bedingungen so gruppieren, daß sie die Ursache zum verletzenden Erfolge darstellen.

Betrachten wir nun die Gefahr vom Standpunkte ihres Erzeugers, des Täters der gefährdenden Handlung, aus. Derjenige hat die Gefahr nach der herrschenden objektiven Bedingungstheorie[1]) durch eine Handlung erzeugt, der mit ihr diejenige Bedingung zum verletzenden Erfolge gesetzt hat, durch deren Hinzutritt erst die Gruppierung der übrigen Bedingungen zur Ursache für den verletzenden Erfolg ermöglicht worden ist. Es war also derjenige, der den Kausalzusammenhang zwischen dem Erfolge und der betreffenden Handlung zur Entstehung gebracht hat. Es wird natürlich eine Bedingung, die durch menschliches Handeln zum Erfolge gesetzt wurde, in der Regel nicht genügen, um den Erfolg herbeiführen zu können. Eben

---

[1]) Reichsgericht, v. Liszt, Hälschner.

zu dieser grundlegenden Bedingung gesellen sich erfahrungsgemäß noch eine Menge anderer Bedingungen, die teils ebenfalls durch menschliches Handeln hervorgerufen worden sind, teils auf Naturgesetzen beruhen. Diese Bedingungen vereinigen sich zur Ursache. Mit der Ursache ist der Erfolg der Gefahr gegeben. Gefährdung ist demnach das Setzen der erwähnten maßgebenden Bedingung zum verletzenden Erfolge. Gefahr ist der Zustand, den die vereinigten Bedingungen in ihrer Konstellation, die die Ursache zum verletzenden Erfolge darstellt, bilden. Alle diejenigen, die eine zu der erwähnten Konstellation notwendige Bedingung gesetzt haben, haben gefährdet, sofern die Vereinigung der Bedingungen zu dieser Konstellation, also zur Ursache stattfindet. Denn aus bestimmten Gründen kann diese Vereinigung ausbleiben. Mithin ist eine Gefährdung nicht schon dann vorhanden, wenn jemand eine Bedingung zum Erfolge der Gefahr gesetzt hat, eine Vereinigung mit den übrigen Bedingungen aber aus irgendwelchen Gründen nicht erfolgt ist. Es kann sich in diesem Falle nicht die Ursache zum verletzenden Erfolge bilden und die Gefahr nicht entstehen.

Der Richter hat eine konkrete Gefahr festzustellen; es genügt nicht die abstrakte, also nicht die Feststellung, ob eine bestimmte Handlung oder Unterlassung geeignet ist, eine Gefahr herbeizuführen, sondern es müssen die besonderen Verhältnisse des Einzelfalles so gelegen haben, daß infolge einer Handlung oder Unterlassung, mag sie

nun an sich geeignet gewesen sein, eine Gefahr hervorzurufen oder nicht, ein besonnener Beobachter die begründete Besorgnis hegte, daß ein Unglück eintreten werde (konkrete Gefahr). — Also auf die konkrete, nicht auf die abstrakte Gefahr kommt es an. Es wäre eine große Ungerechtigkeit des Gesetzes, wollte es die abstrakte Gefahr für genügend erachten. Denn es kann vorkommen, daß eine Handlung, die an sich geeignet ist, zu gefährden, unter den obwaltenden Umständen nicht gefährlich werden kann, während andererseits in vielen Fällen eine harmlose Handlung unter besonderen Verhältnissen gefährlich wirken kann. Also das Bestehen einer konkreten Gefahr hat der Richter unter eingehender Würdigung aller individuellen Verhältnisse festzustellen, und dabei darf er nicht von dem späteren Eintritt oder Nichteintritt der Verletzung auf das Vorhandensein einer Gefahr schließen.

§ 4.

Das Objekt des Delikts.

A. Begriff des Transportes.

Das Objekt des Gefährdungsdelikts des § 316 Abs. 2, das Objekt also, das durch eine Pflichtvernachlässigung des Bahnangestellten gefährdet wird, ist „ein" Eisenbahntransport, oder, wie sich das Gesetz in den §§ 315 u. 316 Abs. 1 ungenauerweise ausdrückt, „der" Transport; also Transporte auf der Eisenbahn müssen gefährdet sein.

Was sind nun Transporte im Sinne des Strafgesetzes?

Es ist auffallend, daß §§ 315 u. 316 Abs. 1 von „dem" Transport, § 316 Abs. 2 von „einem" Transport spricht, der in Gefahr gesetzt wird. Den abwechselnden Gebrauch von bestimmten und unbestimmten Artikel vor dem Worte „Transport" in den beiden Paragraphen hat man sich verschieden zu erklären gesucht. Der bestimmte und unbestimmte Artikel bezeichnet an sich etwas Verschiedenes, darüber besteht kein Zweifel; es entsteht nur die Frage: Hat der Gesetzgeber mit dem wechselnden Gebrauche des bestimmten und unbestimmten Artikels auch etwas Verschiedenes bezeichnen wollen, oder beruht dieser Umstand auf einem Versehen bei der Abfassung des Gesetzes, und welchem von beiden Artikeln ist dann der Vorzug zu geben? Die Entstehungsgeschichte des Gesetzes gibt hierfür keine Auskunft. Jedenfalls gibt sie aber keinerlei Andeutung, daß im vorliegenden Falle Verschiedenes gemeint sein soll. Und doch, wollte man sich streng an den Wortlaut des Gesetzes halten, wäre infolge der wechselnden Form des Artikels in dem einen Falle ein anderes Gefährdungsobjekt gegeben wie in dem anderen. Nach meiner Meinung ist das nicht der Wille des Gesetzgebers gewesen. Man kann die Sache nur so erklären, daß hier ein Redaktionsfehler vorliegt, der aus der wenig sorgfältigen Redaktion des Strafgesetzbuchs leicht zu erklären ist. Wie schon erwähnt, widerspricht es Zweck und Tendenz des

Gesetzes, etwas Verschiedenes bezeichnen zu wollen. Wir finden dieselbe Ungenauigkeit schon im preußischen Strafgesetzbuch in den entsprechenden §§ 294 u. 295, von wo sie in das deutsche Strafgesetzbuch unbewußt mit herübergenommen ist. Die Materialien geben keinen Anhaltspunkt für einen sachlichen Unterschied. Also muß man sich entweder für den bestimmten oder unbestimmten Artikel entscheiden und aus Grund und Zweck des Gesetzes zu erkennen suchen, welcher von beiden Artikeln den Vorzug verdient. Das Reichsgericht und mit ihm die herrschende Ansicht erklären sich durchgehend für den bestimmten Artikel in allen drei Arten des Delikts. So sind besonders die Entscheidungen E. Bd. 11 S. 205 und R. Bd. 6 S. 663 daraufhin zu beachten, in denen ungefähr folgendes ausgeführt ist: „Unter dem Transport ist die Benutzung der Eisenbahn zu den ihr eigentümlichen Zwecken, d. h. zur Beförderung von Personen und Gütern, zu verstehen. Gefährdung ‚des' Transports bedeutet Gefährdung des Eisenbahnbetriebes im allgemeinen. Es bedarf also nicht noch des Nachweises, daß ein bestimmter Transport gefährdet worden ist. Es spricht auch gegen diese beschränkte Auslegung der Grund des Gesetzes, durch das zweifellos der Eisenbahnbetrieb im allgemeinen gegen vorsätzliche und fahrlässige Gefährdung geschützt werden soll. Wenn auch in § 316 Abs. 2 von einem Transport die Rede ist, so würde auch hier nicht in einem anderen Sinne vom Eisenbahntransport gesprochen wie vorher. Sondern es liegt eben nur an dieser Stelle eine Un-

genauigkeit in der Fassung vor. Wenn das ‚ein' in § 316 Abs. 2 richtig wäre, so wäre damit die Haftung der Bahnangestellten im Vergleich zu der Haftung des Täters aus § 316 Abs. 1 ganz bedeutend geringer. Und es liegt kein Grund vor, die Haftung der Angestellten einzuschränken. Hätte der Gesetzgeber den Unterschied gewollt, so hätte er sicher besonders darauf hingewiesen". So das Reichsgericht. Also nach dieser Ansicht ist der Transport der Eisenbahnbetrieb in seinem ganzen Umfange, und zwar der Eisenbahnbetrieb im weiteren Sinne. Er umfaßt also die eigentliche Transportgefährdung (Gefährdung eines Transports) und die Betriebsgefährdung im engeren Sinne (Gefährdung „des" Transports), das ist die Gefährdung der ordnungs- und bestimmungsgemäßen Benutzung der Bahn und ihrer Betriebsmittel. Eger[1]) meint, der Ausdruck Transport sei verfehlt; ebenso Binding: es hätte korrekter das Wort „Betrieb" im Gesetze verwendet werden sollen.

Während also das Reichsgericht und mit ihm die herrschende Meinung die Gefährdung „des" Eisenbahnbetriebs für genügend erachtet in allen drei Arten des Delikts, bezeichnet eine andere Ansicht, vertreten hauptsächlich von Frank,[2]) die Fassung des Gesetzes in allen drei Fällen als richtig. Besonders verteidigt Frank den unbestimmten Artikel in § 316 Abs. 2; denn da-

[1]) Preuß. Eisenbahnrecht Bd. 2 S. 162 Anm. 60; Binding, Lehrb. Bd. 2, 1 S. 42.

[2]) Frank, Komm. S. 561, 2c.

durch, meint er, würde die Haftung der Angestellten in ihrem verantwortungsreichen und anstrengenden Berufe gerechterweise etwas eingeschränkt. Doch hiergegen möchte ich einwenden, daß eine Einschränkung der Haftung der Angestellten doch sicher der Absicht des Gesetzgebers widerspricht. Es ist erwiesen, daß der Wille des Gesetzgebers dahin geht, durch die denkbar strengste Haftung die Bahnangestellten zur gewissenhaften Erfüllung ihrer Pflicht anzuhalten. Die strenge Haftung kommt besonders dadurch zum Ausdruck, daß bei der durch Pflichtvernachlässigung eines Angestellten herbeigeführten Transportgefährdung nicht einmal ein Verschulden bezüglich der Gefährdung gefordert wird, sondern schon die bloße Tatsache einer fahrlässigen Pflichtvernachlässigung als Ursache einer Transportgefährdung, auch wenn sie nicht vorauszusehen war, zur Bestrafung wegen Transportgefährdung genügt; eine überaus strenge Maßregel, der es doch ganz und gar nicht entspräche, wenn andererseits wieder die Haftung eingeschränkt würde.

Der Transport bezeichnet also den Eisenbahnbetrieb, ein Transport den konkreten Eisenbahntransport, das sind also die Lokomotive mit Tender, die Wagen und die Beförderungsobjekte, einzeln oder in ihrer Gesamtheit.[1])

Während sich die herrschende Lehre und das Reichsgericht[2]) für die Annahme eines bestimmten Artikels in

[1]) Näheres vgl. hierüber S. 29.

[2]) E. Bd. 11 S. 205, Bd. 30 S. 178; so auch v. Rohland, Die Gefahr im Strafrecht S. 46.

allen drei Fällen der Transportgefährdung ausspricht und somit eine Einheitlichkeit des Gefährdungsobjektes erzielt, verdient m. E. der unbestimmte Artikel in allen drei Fällen den Vorzug. Warum, soll in folgendem näher begründet werden. Das Delikt ist ein Gefährdungsdelikt, ist also schon vollendet mit der Gefährdung. Ein schädigender Erfolg wird nicht gefordert. Die herrschende Lehre und das Reichsgericht[1]) erachtet es nun für genügend, daß nur der Betrieb gefährdet werde. Bis zur eigentlichen konkreten Transportgefährdung brauche es nicht zu kommen. Es genügt schon die abstrakte Transportgefährdung, die Gefährdung des Betriebes. Diese liegt schon dann vor, wenn ein nur möglicherweise fahrender Transport gefährdet sein würde,[2]) also ein nur gedachter Transport. Nun kann man sich aber schwer vorstellen, wie der Betrieb, ein abstrakter Begriff, etwas nicht sinnlich Wahrnehmbares, etwas nicht in der Außenwelt Existierendes, gefährdet werden kann. Etwas nur Gedachtes, körperlich nicht Vorhandenes kann doch schwerlich gefährdet werden. Die Gefährdung muß sich doch gegen ein greifbares Objekt richten. Gefährdet kann deshalb eigentlich nicht der „Betrieb" werden; Stenglein[3]) behauptet daher, daß es eine Betriebsgefährdung überhaupt

---

[1]) E. Bd. 11 S. 205, Bd. 30 S. 178; so auch v. Rohland, Die Gefahr im Strafrecht S. 46.

[2]) Frank, Komm. zu § 315 IV.

[3]) vgl. die Abhandlung von Stenglein in Egers EisenbE. Bd. 15 3. Heft.

nicht gäbe, aus den eben angeführten Gründen, während Rüdorff eine Mittelstellung einnimmt, indem er die Annahme der Möglichkeit einer Betriebsgefährdung für das Strafrecht nicht leugnet. Doch meint er, daß man sich entschieden für die Beschränkung auf die konkrete Transportgefährdung erklären und die Ausdrucksweise in §§ 315 u. 316 Abs. 1 als Ungenauigkeit ansehen müsse. Die Praxis habe gezeigt, daß sich nur bei Gefährdungen von konkreten Transporten an Tatsachen anknüpfen und die Gefahr somit bemessen und umgrenzen lasse. Die abstrakte Transportgefährdung dagegen verliere sich in unbegrenzte Möglichkeiten, und ihre Annahme würde zwingen, jede Pflichtverletzung eines Beamten im Betriebe aus § 316 zu strafen. Die Bemessung der Gefahr habe nur Sinn, wenn ein konkreter Transport Gegenstand der Gefährdung sei.[1]) Ich möchte mich der Rüdorffschen Ansicht anschließen. Zu welchen eigentümlichen Konsequenzen die gegenteilige Ansicht, also die Ansicht des Reichsgerichts führt, soll im folgenden an einigen Beispielen gezeigt werden: Wenn ein Weichensteller für den in einer Stunde kommenden Zug die Weiche stellt, aus Versehen aber die falsche Weiche gestellt hat, dies aber, ein paar Minuten vor Eintreffen des Zuges noch korrigiert, so ist nach der herrschenden Meinung das Delikt der Transportgefährdung vollendet, herbeigeführt durch eine Pflichtvernachlässigung eines

[1]) Rüdorff-Stenglein, Komm. § 315, 2.

Bahnangestellten. Es ist zwar noch kein konkreter Transport gefährdet gewesen, wohl aber der abstrakte Transport — der „Betrieb". „Denn, wenn kurz nach der ersten Weichenstellung", sagt das Reichsgericht, „ein Zug gekommen wäre, so wäre er verunglückt." Aber m. E. ist weder der Transport noch ein Transport gefährdet worden. Der Transport ist nicht gefährdet worden, weil eben, wie dargelegt, der Betrieb nicht gefährdet werden kann oder mindestens die Betriebsgefährdung, wie näher ausgeführt, für das Strafrecht unverwertbar ist, und ein Transport ist nicht gefährdet worden, weil in Wirklichkeit in der Zeit, als die Weiche falsch gestellt war, kein Bahnzug die Strecke passiert hatte. Also liegt überhaupt keine Transportgefährdung vor! — Wenn, um das bekannte Bindingsche Beispiel zu nehmen,[1]) im Falle vorsätzlicher Transportgefährdung jemand aus reinem Übermut einen Balken auf die Schienen legt, um den nächsten herankommenden Zug zur Entgleisung zu bringen, der nächste aber ein langsam fahrender Güterzug ist, der den Balken ohne die geringste Gefährdung beiseite schiebt, so liegt m. E. eben keine Gefährdung vor. Die herrschende Ansicht würde in diesem Falle eine abstrakte Gefährdung annehmen, „denn wenn statt des Güterzuges", sagt Binding, „ein Schnellzug gekommen wäre, so wäre er verunglückt". Es läßt sich aber hier überhaupt keine Gefahr annehmen. Für den Güterzug konnte diese

[1]) Binding, Lehrb. Bd. 2, 1 S. 42.

deliktische Handlung keine Gefahr bringen, war also in diesem Falle keine gefährdende Handlung. „Ein“ Transport ist demnach nicht gefährdet worden. Wenn die herrschende Meinung so weit geht, dann muß sie eine Betriebsgefährdung auch dann für vorliegend erachten, wenn ein Lastwagen einen schrankenlosen Bahnübergang passiert. Denn wenn in diesem Falle ein Zug gekommen wäre, so wäre er durch den das Gleis passierenden Lastwagen gefährdet worden, also abstrakte Transportgefährdung. Aus diesen angeführten Beispielen ergibt sich, daß die Annahme einer Betriebsgefährdung zu ganz widersinnigen Konsequenzen führt, und deshalb empfiehlt es sich, auf Rüdorffs Vorschlag hin, diesen Begriff für das Strafrecht ganz fallen zu lassen und als Transportgefährdung nur die Gefährdung eines bestimmten konkreten Transports anzusehen. Das würde wohl auch im Sinne des Gesetzgebers sein.

Die „Betriesgefährdung“ genügt also nach der herrschenden Ansicht zur Erfüllung des Tatbestandes in allen drei Fällen. Die Gefährdung eines Transportes wird nicht gefordert. M. E. dagegen muß ein ganz bestimmter Transport gefährdet worden sein.

Für die Auslegung des Wortes „Transport“ lassen uns die Materialien im Stich. Entscheidend ist nur Wortlaut und Zweck des Gesetzes. „Ein Transport“ besteht zunächst aus den Beförderungsgegenständen, d. h. aus den auf den Wagen befindlichen Personen und Gütern, die zwecks Beförderung den Wagen anvertraut sind. Also

der erste Bestandteil eines Transports sind die Transportobjekte (Personen und Güter); den zweiten Bestandteil bilden die Transportmittel (Wagen, Loris usw.), den dritten Bestandteil die Zugmittel (Lokomotive und Tender). Eine Reichsgerichtsentscheidung aus dem Jahre 1881 [1]) bezeichnet als „Transport" den zu befördernden Gegenstand (Transportobjekt) im Zusammenhang mit dem Transportmittel, ferner die Transportmittel allein, und das Zugmittel, durch das die zu transportierenden Objekte befördert werden, oder die beiden letzten im Zusammenhang. Der Begriff eines Transports ist durch das Besetztsein der Wagen mit Personen oder Gütern nicht bedingt. Auch brauchen ja Zug- und Transportmittel nicht verbunden zu sein. So hat das Reichsgericht gelegentlich entschieden, daß eine einzelne Lokomotive mit Tender [2]) Transport sein kann, ebenso ein einzelner Güterwagen der am Güterschuppen zwecks Entladung steht.[3]) Es sind Zugmittel und Transportmittel in Verbindung oder auch einzeln als Eisenbahntransporte anzusehen, sobald sie sich zur maßgebenden Zeit in einer dem Zweck und Wesen des Eisenbahnbetriebes entsprechenden Weise in Verwendung befinden.[4]) Also als „Transport" dürfte demnach jeder Teil des zur Beförderung dienenden, auf den Schienen laufenden Materials zu betrachten sein, der sich im „Dienst"

[1]) E. Bd. 3 S. 415.
[2]) E. Bd. 22 S. 343.
[3]) R. Bd. 6 S. 74.
[4]) E. Bd. 12 S. 343.

befindet, also von dem Augenblicke an, in dem die Lokomotive aus dem Schuppen abfährt, um einen Zug weiterzubefördern oder Rangierdienste zu leisten, von dem Augenblicke an, von welchem ein Wagen an die Laderampe befördert wird, um beladen oder entladen zu werden, oder von welcher ein Personenwagen den Aufbewahrungsort verläßt, um in einen Zug eingestellt zu werden, bis das Fahrzeug, außer Dienst gestellt, seinen Aufbewahrungsort wieder erreicht hat. Dies gilt natürlich auch von mehreren vereinigten Fahrzeugen.

Gegenstand der Gefährdung, also Transporte, sind nun die Beförderungs- und Zugmittel nicht nur dann, wenn sie sich im eigentlichen Beförderungsbetrieb auf der Fahrt nach ihrer Bestimmungsstation, also auf freier Strecke außerhalb des Bahnhofsgebietes befinden, sondern auch schon im Rangierbetriebe.[1]) Es liegt kein Grund vor, den Transporten im Rangierbetriebe diesen strafrechtlichen Schutz gegen Gefährdungen zu versagen, soweit die Transportmittel nicht durch Menschen bewegt werden. Eine Lokomotive, die lediglich im Rangierbetriebe Verwendung findet, gilt als Transport, solange sie sich im „Dienste" befindet. Eine im Schuppen stehende ungeheizte Lokomotive ist natürlich kein Transport. Denn sie ist, während sie hier steht, nicht im Eisenbahnbetriebe tätig, kann also nicht so leicht im hohen Maße gefährdet werden. Der Rangierbetrieb entspricht dem Wesen und Zweck des

---

[1]) E. Bd. 22 S. 344; Rspr. d. Kgl. OTr. in Strafs. Bd. 8 S. 513.

Eisenbahnbetriebes. Warum soll man ihn dann nicht in seiner Schutzbedürftigkeit dem Beförderungsbetriebe gleichstellen.

Wie schon erwähnt, gelten Zug- und Transportmittel nur als Transporte, wenn sie sich im „Dienst" befinden, gleich ob sie stehen oder sich bewegen. Deshalb hat auch das Reichsgericht in einem Falle entschieden, daß eine Lokomotive mit Tender, die fertig zur Abfahrt bereit steht auf einem Nebengleise, um alsbald zur Übernahme eines Kurierzuges verwendet zu werden, als Eisenbahntransport anzusehen ist. Denn sie befindet sich ja „im Dienst".[1])

In vielen Fällen ist es zweifelhaft, ob ein Gegenstand als Transportmittel oder als Transportobjekt anzusehen ist. Das Reichsgericht sagt, daß hier die jeweilige Beziehung maßgebend ist, in der der Gegenstand zur Eisenbahn steht.[2]) Es kann z. B. ein Eisenbahnwagen, der sonst als Transportmittel verwendet wird, zwecks einer an ihm vorzunehmenden Reparatur in den Eisenbahnwerkstätten dorthin zur Beförderung einem Güterzuge eingereiht werden, ohne erst verladen zu werden. Es besteht kein Zweifel, daß dieser Wagen, obgleich er auf Schienen mitläuft, nur Transportobjekt ist, keinesfalls Transportmittel. Denn er läuft mit, um befördert zu werden, nicht um zu befördern. So hat auch das Reichsgericht in

---

[1]) E. Bd. 3 S. 415.

[2]) E. Bd. 16 S. 66.

einer sehr bekannten Entscheidung v. 13. 5. 1887 [1]) einen Lastenkrahn, der auf Rädern und Schienen laufend einem Zuge eingereiht war zwecks Beförderung, als Transportobjekt bezeichnet. Der Zweck der Translozierung ist hierbei entscheidend, nicht die Art und Weise, wie sie erfolgt. Denn der Umstand, daß der Lastenkrahn auf Schienen läuft, macht ihn nicht unbedingt zum Transportmittel.

Als Transport wird nun zunächst einmal der ganze Eisenbahnzug, mit Personen oder Gütern beladen, angesehen; dann aber auch, wie schon erwähnt, Zug-, Transportmittel und Transportobjekte einzeln und die Bestandteile der ersteren beiden. Somit bildet also jede auf einem Eisenbahnwagen zwecks Beförderung sich befindliche Person einen Transport im Sinne des Gesetzes. Ihre Gefährdung ist eine Transportgefährdung. — Als Bestandteile eines Transports gelten die Eisenbahnbediensteten, soweit sie sich ihrem Dienste entsprechend in irgendeiner Beziehung zu einem Transporte befinden, also insbesondere Schaffner, Zugführer, Bremser u. a. Sie alle sind einzeln oder in der Gesamtheit Bestandteile des Transports, dem sie angehören. Ihre Gefährdung stellt eine Transportgefährdung dar, und zwar eine Gefährdung des Transportes, dem sie angehören.[2]) Das Reichsgericht hat die Angestellten einer Eisenbahn, soweit sie einem konkreten Transporte angehören, als „integrierende Elemente" eines Trans-

---

[1]) E. Bd. 16 S. 66.

[2]) vgl. hierzu R. Bd. 6 S. 74; E. Bd. 14 S. 135, Bd. 31 S. 198.

portes bezeichnet, so in einem Falle die Bremser, im anderen Falle einen auf dem Trittbrett stehenden Schaffner. Damit hat es ausgesprochen, daß diese Personen, obgleich sie nicht zu den Beförderungsobjekten gehören, doch auch ihrerseits Gegenstand einer Transportgefährdung sein können. Es können also die „zur Leitung der Eisenbahnfahrten Angestellten" Täter und auch Objekt des Gefährdungsdelikts sein.

Aber nicht nur das auf Bahnzügen befindliche Personal bildet den Bestandteil eines Transports, kann also somit im Sinne von § 316 Abs. 2 gefährdet werden, sondern auch das im Rangierbetriebe beschäftigte Personal.[1]) Wenn im Rangierbetriebe angestellte Personen einen Zug zusammenstellen, so gelten sie, solange sie mit der Zusammenstellung beschäftigt sind, als „Bestandteil" des Transports, den sie zusammenstellen. Und wie sonst die Gefährdung eines Transportbestandteils als Transportgefährdung anzusehen ist, so ist auch die Gefährdung dieser Personen während der Zusammenstellung als Gefährdung des zusammenzustellenden Transports anzusehen; denn sie befinden sich in Beziehung zu einem Transport, wenn auch nicht in so enger Beziehung wie die vorher erwähnten Angestellten.

Alle diese Angestellten können Objekte einer Transportgefährdung sein, solange sie sich in der ihrem Dienste entsprechenden Beziehung zu einem bestimmten Transport

---

[1]) E. Bd. 42 S. 301.

befinden. Es ist also nicht notwendig, daß sie sich auf dem Transporte selbst befinden. Das Reichsgericht hat sogar einmal einige mit dem Ausladen eines an der Laderampe befindlichen Güterwagens beschäftigte Personen als „Bestandteil" des Transportes bezeichnet.[1]) Durch ein Pflichtversehen des Rangiermeisters waren diese Personen von einem bevorstehenden Zusammenkoppeln ihres Wagens mit anderen nicht benachrichtigt worden, so daß sie in dem Augenblicke, als die zusammenzukoppelnden Wagen zusammenstießen, niederstürzten und sich verletzten. Das Reichsgericht sagte in diesem Falle: Die mit dem Ausladen beschäftigten Personen sind während des Ausladens Bestandteile des Waggons, mit dessen Ausladen sie beschäftigt sind. Der Waggon sollte nach dem Entladen sofort wieder in einen Zug einrangiert und weiterbefördert werden. Er hatte also trotz des Stillstandes seine Transporteigenschaft nicht verloren. Also gehören die genannten Arbeiter zu einem Transporte, sie standen zu ihm in gewisser Beziehung. Ihre Gefährdung ist eine Gefährdung des Waggons, also eine Transportgefährdung. Andere Personen, die nicht zu „einem" Transporte in Beziehung stehen, können nicht Gegenstand einer Transportgefährdung sein, so alle die zum Beaufsichtigen der Bahn und des Beförderungsbetriebes Angestellten. Sie können nur im Sinne von § 316 Abs. 2 gefährden, aber nicht gefährdet werden. Ferner können nicht Streckenwärter

[1]) R. Bd. 6 S. 74.

oder auf freier Strecke beschäftigte Bahnarbeiter Gegenstand einer Transportgefährdung sein. Bei ihnen besteht keine Beziehung zu einem Transporte.

Eine zweite Frage, die nicht unbestritten ist, ist die, ob der Transport, um gefährdet werden zu können, in Bewegung sein muß. Meves[1]) meint, ein Bahnzug würde erst durch die Bewegung zum Transporte und könne somit nur in der Bewegung im Sinne von § 316 Abs. 2 gefährdet werden. Und zwar muß diese Bewegung eine ordnungsgemäße sein, also dem Zweck und Wesen der Eisenbahn entsprechen. Aber demgegenüber ist einzuwenden, daß ein vorübergehendes Stillstehen den Transportbegriff nicht aufhebt; wenn nur für den betreffenden Transport die Bestimmung der Ortsveränderung bestehen bleibt. Meves meint, daß erst bei der Gefährdung eines sich in Bewegung befindlichen Bahnzuges oder einzelnen Transportmittels die gefährdende Handlung den Charakter einer allgemeingefährlichen annehme. Wo die Bewegung stattfindet, ob im Rangier- oder Beförderungsbetriebe, ist nach Meves gleichgültig. — Hälschner[2]) gesteht zwar ein, daß ein Transport bei vorübergehendem Stillstehen seine Transporteigenschaft nicht verliere, behauptet aber mit Meves, daß die Gefährdung eines stehenden Transportes keine Transportgefährdung im Sinne des Gesetzes sei. Es ist aber nicht

[1]) GerS. Bd. 26 S. 199.

[2]) Hälschner, Lehrb. des Strafrechts Bd. 2, 2 S. 644; vgl. hierzu Olshausen zu § 315 Nr. 8.

einzusehen, warum ein auf offener Strecke oder im Bahnhofe zur alsbaldigen Ab- oder Weiterfahrt stehender Bahnzug bei einer Gefährdung nicht ebenso großen Schaden erleiden kann wie ein in voller Fahrt befindlicher. Man nehme nur an, daß infolge falscher Weichenstellung durch einen Angestellten ein stehender Transport Gefahr läuft, von einem anderen Transport überrannt zu werden. Auf demselben Standpunkte steht das Reichsgericht in seiner Entscheidung v. 16. 12. 1884[1]: Es handelt sich hier um einen mit Möbeln beladenen Güterwagen, der auf einem Nebengleise eines Bahnhofes steht, der dem bald eintreffenden Güterzug angefügt und an seine Bestimmungsstation gebracht werden soll. Dieser Eisenbahnwagen ist ein Transport trotz seines Stillstandes, hat das Reichsgericht entschieden. Denn er ist bestimmt zur alsbaldigen Weiterbeförderung, befindet sich also nicht außerhalb des Eisenbahnbetriebes. Dagegen ist ein auf einem toten Gleise stehender leerer Güterwagen, den man für eine bestimmte Zeit „außer Dienst" gestellt hat, kein Transport. Denn er ist „außer Betrieb" gestellt. Nach einer anderen Reichsgerichtsentscheidung[2] ist ein an der Laderampe zwecks Entladung stehender Güterwagen Transport. Er befindet sich mitten im Eisenbahnbetriebe, im „Dienste". Entscheidend ist für den Transportbegriff, daß die Zug- und Transportmittel ihre Bestimmung zur

---

[1] E. Bd. 11 S. 328.

[2] R. Bd. 6 S. 74.

Weiterbeförderung nicht verlieren, solange sie sich nicht in Bewegung befinden. Unter diesen Umständen sind sie nicht aus dem Eisenbahnbetriebe ausgeschieden und gelten immer noch als Transporte. Ein zweites unerläßliches Erfordernis ist natürlich auch, daß ihre demnächst erfolgende Fortbewegung durch elementare Kräfte geschieht.

B. Begriff der Eisenbahn.

Es fragt sich zunächst: was sind Eisenbahnen im Sinne des § 316 Abs. 2. Es ist noch nicht gelungen, den Eisenbahnbegriff nach § 316 Abs. 2 einheitlich zu bestimmen. Auf verschiedene Weise hat man versucht, diesen Begriff zu umgrenzen, da das Gesetz selbst keine Andeutung gibt. Die einen[1]) weisen bei dieser Begriffsbestimmung auf den Ursprung des § 316 Abs. 2 hin, der ja bekanntlich seine Entstehung der preußischen Verordnung v. 30. 11. 1840 verdankt. Von dort ist diese auf Transportgefährdung durch Angestellte bezügliche Spezialbestimmung in das preußische Strafgesetzbuch von 1851 übergegangen. Aus diesem hat sie wieder unverändert das deutsche Strafgesetzbuch von 1871 entnommen. Es sagen nun diese Schriftsteller, unser Strafgesetzbuch denke in seinem § 316 Abs. 2 nur an die Bahnen, an die der Gesetzgeber bei Erlaß des Gesetzes im Jahre 1840 nur gedacht haben kann, nämlich an die dem öffentlichen

---

[1]) z. B. Binding, Lehrb. des Strafrechts Bd. 2, 1 S. 40 und Eger, Preuß. Eisenbahnrecht S. 154 Anm. 18.

Verkehre dienenden, ortverbindenden Lokomotivbahnen, also an die Eisenbahnen im eigentlichen Sinne des Wortes. Der Gesetzgeber hätte mit seinen Strafbestimmungen die damals gerade entstehenden Lokomotivbahnen treffen wollen. Denn andere gab es damals noch nicht, die dieses besonderen Schutzes bedurft hätten. Die Anhänger dieser Ansicht meinen nun, das Gesetz dürfte nicht auf Sachen ausgedehnt werden, die bei seiner Entstehung noch gar nicht vorhanden waren. Das wäre eine unerlaubte Analogie.

Dieser Ansicht ist das Reichsgericht scharf entgegengetreten in dem Urteil v. 17. 11. 1885,[1]) in dem es heißt: „Völlig unrichtig ist die Behauptung, daß das Gesetz nur auf die vom Gesetzgeber direkt erwogenen Fälle angewendet werden dürfte. Der Gesetzgeber vermag nicht im voraus die reiche Mannigfaltigkeit des Lebens zu fixieren. Das Gesetz gilt für alle Fälle, auf die es nach richtiger Auslegung paßt, mag der Gesetzgeber an dieselben gedacht haben oder nicht. Und es ist in letzterem Falle keine analoge, sondern eine direkte Anwendung des Gesetzes, der der § 2 StGB. nicht entgegensteht". Binding führt gegen diese Entscheidung an, „daß auch die RV. Art. 4, 8, 41—47, als sie dem Reiche die Gesetzgebung über die Eisenbahnen und die Kontrolle über das deutsche Eisenbahnwesen überwies, mit ihren Bestimmungen nur die dem allgemeinen Verkehre von Ort zu Ort und der

[1]) E. Bd. 12 S. 372.

Landesverteidigung dienenden Lokomotiveisenbahnen habe treffen wollen. Auf sie beschränkten sich auch alle anderen auf das Eisenbahnwesen bezüglichen Reichsgesetze, so besonders die Betriebsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands, die Signalordnung und die Verkehrsordnung, alle aus dem Jahre 1892.[1]) Diese Ansicht hat nur wenige Anhänger, und mit Recht weist sie das Reichsgericht mit jener glänzenden Ausführung ab. Wenn auch das Reichsgericht in seinen Erstentscheidungen dieser Ansicht nicht so ganz und gar abgeneigt gewesen ist,[2]) so steht es doch jetzt in dieser Hinsicht auf einem ganz anderen Standpunkte.

Das Reichsgericht und mit ihm die herrschende Meinung suchen die Grenze für den Eisenbahnbegriff vom Gesichtspunkt der Gefahr aus zu finden, und es ist m. E. auch der allein richtige Weg zur Lösung des Problems. Es ist nicht notwendig, daß eine Gemeingefahr vorliegt, sondern es genügt eben schon eine „allgemeine Gefahr" für Menschen und Sachen in dem dargelegten Sinne. Man wird also den Eisenbahnen des § 316 Abs. 2 diejenigen Bahnen unterstellen, bei deren Gefährdungen erfahrungsgemäß, von konkreten Fällen abgesehen, ungeheuere Schäden entstehen. Wenn man von diesem Gesichtspunkte aus die Grenze zieht, so wird man zunächst einmal alle die Bahnen zu berücksichtigen haben, die nicht nur mit Dampfkraft, sondern überhaupt mit

[1]) Binding, Lehrb. Bd. 2, 1 S. 40.

[2]) vgl. besonders E. Bd. 12 S. 205 ff.

elementaren Kräften betrieben werden. Denn allen mit elementaren Kräften betriebenen Bahnen ist gemeinsam, daß sie der menschlichen Führung nicht unbedingt unterworfen sind, und daß die Wirkung der elementaren Kräfte für die Schnelligkeit der Bewegung und die bei Störungen daraus entstehenden Gefahren annähernd die gleichen sind. Der Grund der strengen Strafandrohungen trifft auch hier zu. Das Gesetz enthält keine Andeutung, daß es nur eine bestimmte Naturkraft im Auge habe und nur den Dampfbetrieb sichern wolle. Daraus, daß man bei Abfassung des Gesetzes zunächst an diese Art der bewegenden Kraft dachte, weil man noch keine andere kannte, folgt nicht, daß man den gleich nötigen Schutz einer künftig angewendeten elementaren Kraft versagen müßte. Das ist nicht die Absicht des Gesetzgebers gewesen, sonst hätte er diese besonders zum Ausdruck gebracht. Also jede Bahn, die mit einer elementaren Kraft, sei es Elektrizität, komprimierte Luft, Schwerkraft u. a., betrieben wird, ist Eisenbahn im Sinne unseres Gesetzes. Bergbahnen, die mit ihrer eigenen Schwerkraft getrieben werden, fallen also unter die „Eisenbahnen".[1]) Es scheiden also aus alle Bahnen, die mit menschlicher oder tierischer Kraft in Bewegung gesetzt werden, also besonders Draisinen und Pferdebahnen.[2]) Draisinen kommen höchstens als Gefährdungsmittel in Betracht.

[1]) E. Bd. 35 S. 12.

[2]) So Frank S. 559; Berner, Lehrb. S. 644; v. Liszt S. 505; Loock, Der strafrechtliche Schutz der Eisenbahnen S. 190;

Für Pferdebahnen kommen bei Gefährdungen die Bestimmungen der §§ 360 Ziff.11 u. 366 Ziff. 9 u. 10 StGB. zur Anwendung. Man hat zwar gern die Pferdebahnen dem Schutze des § 316 Abs. 2 unterstellen wollen.[1]) Doch würde das eine zu weite Ausdehnung des Eisenbahnbegriffes bedeuten. Daß also Pferdebahnen, wie sie gewöhnlich in größeren Städten zur Vermittelung des Verkehrs dienen, keine „Eisenbahn" sind, darüber ist man sich jetzt in Literatur und Praxis ziemlich einig. Denn zunächst fehlt einmal bei diesen Bahnen ein unentbehrliches Erfordernis: die elementare Kraft zu ihrer Fortbewegung, und auf diesem Umstande beruht ja gerade, wie dargelegt, die Allgemeingefährlichkeit einer Störung. Eine mit tierischen Kräften bewegte Bahn unterliegt viel mehr der Gewalt des Führers als z. B. Lokomotiv- und elektrische Bahnen, und sie wird infolgedessen auch bei Störungen keiner allzu großen Gefahr ausgesetzt sein. Da sich nun die hohe Strafandrohung des § 316 Abs. 2 nur aus den großen Gefahren erklärt, denen die mit elementaren Kräften betriebenen Bahnen ihrer besonderen Natur wegen bei den durch Pflichtvernachlässigungen der Angestellten hervorgerufenen Störungen ausgesetzt sind, so müssen Pferdebahnen schon aus dem Grunde aus-

---

Meyer-Allfeld S. 614; and. M. Supper, Eisenbahnstrafrecht S. 36; Endemann S. 729; Wach, Grundriß zum Strafrecht S. 189 schließt sich der herrschenden Ansicht an.

[1]) Hilse, Schutzbedürfnis der Pferdebahnen im Strafrechtsgebiete, Berlin 1890.

scheiden, weil bei ihnen eine solche Höhe der Gefahr, selbst in den bedenklichsten Situationen, kaum bestehen kann.[1]) Auch schließt ja schon der allgemeine Sprachgebrauch, dem sich das Strafgesetzbuch prinzipiell anschließt, mit dem Worte „Eisenbahn" die Pferdebahn aus. Hätte der Gesetzgeber die Pferdebahnen mit seinem Gesetz unterwerfen wollen, so hätte er dies wohl angedeutet, zumal damals, als das Strafgesetzbuch entstand, dieses neue Verkehrsmittel schon ziemlich verbreitet war. Auch wurde vom Bundesrat, als gelegentlich der Beratung der Strafgesetznovelle von 1876 der Reichskanzler den Vorschlag machte, daß in das Strafgesetzbuch ein § 320a aufgenommen würde, wonach unter Eisenbahnen im Sinne unseres Gesetzes auch diejenigen Eisenbahnen gemeint sein sollten, auf denen der Transport durch eine andere Kraft als die Dampfkraft betrieben werden sollte, dieser Vorschlag abgelehnt. Wenn der im Jahre 1876 vorgeschlagene § 320a von „einer anderen als der Dampfkraft" spricht, so konnte er nur tierische Kräfte dabei im Auge haben, nicht aber andere mechanische Kräfte, weil von diesen einzig und allein die Dampfkraft damals zu Zwecken des öffentlichen Verkehrs Verwendung fand.[2]) Eine bekannte Reichsgerichtsentscheidung v. 19. 5. 1885[3]) steht auf dem-

[1]) s. VO. des Kgl. Sächs. OAG. v. 20. 4. 1874, abgedr. in Stengleins Z. Bd. 5 S. 164.

[2]) E. Bd. 12 S. 372; Binding, Lehrb. des Strafrechts Bd. 2, 1 S. 41.

[3]) E. Bd. 12 S. 205.

selben Standpunkte: Es handelt sich hier um einen Pferdebahnwagen, der mit einem Lastwagen zusammengestoßen war. Der Richter erster Instanz hatte § 316 Abs. 2 nicht angewendet, mit der Begründung, daß Pferdebahnen nicht zu den Eisenbahnen im Sinne des Gesetzes gehörten. Dagegen legte der Staatsanwalt Revision ein, die natürlich das Reichsgericht verwarf mit folgender Begründung: Die hohe Strafe der Transportgefährdung hat ihren Grund darin, daß infolge einer Gefährdung einer Eisenbahn ungeheurer Schaden entsteht. Diese hohe Gefahr ist aber nur bei den mit mechanischen Kräften betriebenen Bahnen denkbar, nicht also bei den Pferdebahnen. Bahnen ersterer Art lassen sich nicht so leicht beherrschen wie Pferdebahnen, und das bedingt im Gefährdungsfalle die große Gefahr.[1]) Es ist nun auch der interessante Fall denkbar, daß eine Bahn zum Teil Eisenbahn im Sinne des Gesetzes ist, zum Teil aber nicht. Rubo gibt hierfür ein interessantes Beispiel: Noch vor wenigen Jahrzehnten wurde die thüringische Nebenbahn Fröttstädt—Waltershausen derartig betrieben, daß sie bergaufwärts durch Pferdekräfte in Bewegung gesetzt wurde, während man sich bei der Talfahrt der Schwerkraft bediente. Auf der Bergfahrt war also diese Bahn keine Eisenbahn im Sinne des Ge-

[1]) And. M. Meves, der behauptet, öffentlichen Zwecken dienende Pferdebahnen seien Eisenbahnen im Sinne des Gesetzes, da ein Angriff auf sie geeignet sei, den Transport in Gefahr zu setzen und damit eine allgemeine Gefahr für die den Transport benutzenden Menschen und Güter hervorzurufen (GerS. Bd. 26 S. 192).

setzes, während sie auf der Talfahrt den Schutz des Gesetzes genoß.[1]) M. E. wird dieser primitive Betrieb wohl auf öffentlichen Bahnen kaum noch vorkommen, ist aber auf Privatbahnen, besonders in Bergwerks- und Steinbruchsbetrieben, sicher noch anzutreffen.

Ein zweites Erfordernis ist, daß die betreffende Bahn sich auf Schienen bewegt. Denn nicht auf Schienen gehende Bahnen sind bei Gefährdungen bei weitem nicht den Gefahren ausgesetzt wie die auf Schienen sich fortbewegenden. Denn sie können ja leichter einer Gefahr ausweichen. Dann werden auf Schienen gehende Bahnen gewöhnlich eine größere Menge von Personen und Gütern befördern als die anderen Bahnen, da eben mit dem glatten Schienenweg die Möglichkeit einer leichteren und schnelleren Fortbewegung gegeben ist. Natürlich ist aber damit auch bei einer Transportgefährdung die Gefahr auch für eine weit größere Menge von Menschen und Gütern gegeben als bei den anderen Bahnen. Wie schon gesagt, können besonders Schienenbahnen eine ungeheuere Schnelligkeit entwickeln, da sie nichts in ihrem Laufe hindert. Das erhöht auch die Gefahr ganz enorm. Aus diesen und noch manchen anderen Gründen kann deshalb bei der Definition von dem Erfordernis der Schienen nicht abgesehen werden, da ja gerade durch sie, wie oben dargelegt, der große Schaden, der ihnen infolge von Gefährdungen droht, bedingt wird. Nun wird von Ols-

---

[1]) Rubo, Komm. z. StGB. (1879) S. 970.

hausen und manchen anderen[1]) behauptet, daß den Eisenbahnen ein festes Schienengleis als Fahrbahn dienen müsse, da das Gesetz von „Fahrbahn" und „Bahnanlagen" spreche. Demnach würden Drahtseilbahnen und Schwebebahnen ausscheiden, soweit sie sich auf schwebenden Gleisen oder Drahtseilen fortbewegen. Doch ich meine, man darf sich hier nicht so streng an den Wortlaut des Gesetzes halten, das von „Bahnanlagen" und „Fahrbahn" spricht, sondern muß vom Gesichtspunkte der Gefahr aus entscheiden. M. E. dürfe dieser Art Bahnen auf keinen Fall der strafrechtliche Schutz des § 316 Abs. 2 versagt werden, wenn man bedenkt, daß gerade diese Bahnen ganz besonders hohen Gefahren ausgesetzt sind, die sich aus ihrer Lage und Konstruktion erklären. Auf demselben Standpunkte steht das Reichsgericht, den es in einer Entscheidung zu erkennen gibt, wo es sich um die Frage handelt, ob mit Schwerkraft betriebene Bergbahnen Eisenbahnen sind. Es handelt sich hier um eine Drahtseilbahn, die das Reichsgericht ohne jede weitere Erörterung den „Eisenbahnen" im Sinne von § 316 Abs. 2 unterstellt.[2])

Erwähnung verdienen an dieser Stelle auch die schienenlosen elektrischen Straßenbahnen, die zwar nicht sehr häufig vorkommen, deshalb in der Literatur nirgends

---

[1]) Olshausen, Komm. z. StGB. Bd. 2 S. 1319; Hälschner, Gem. deutsches Strafrecht Bd. 2,2 S. 641.

[2]) E. Bd. 35 S. 12.

erwähnt sind. Obgleich sie nicht auf Schienen gehen, ist bei ihnen doch die Möglichkeit des Ausweichens eine sehr geringe, da sie durch einen „Bügel" in Verbindung mit einem Drahtseil stehen, das ihnen den elektrischen Strom als treibende Kraft zuführt und zugleich die Fahrbahn vorschreibt und somit eine Art schwebende Schiene bildet, ähnlich wie bei den Schwebe- und Drahtseilbahnen. Von dem Gesichtspunkte aus, daß ihnen die Ausweichungsmöglichkeit bei drohenden Gefahren fast ganz fehlt, könnte man sie doch wohl in dieser Beziehung den eigentlichen Schienenbahnen gleichstellen und ihnen den Schutz des § 316 Abs. 2 gewähren.

Viel ist in der Praxis und Literatur auch die Frage erörtert worden, aus welchem Material die Schienen sein müßten. Da erklärt nun die eine Partei, nur die Bahnen seien Eisenbahnen im Sinne des Gesetzes, deren Fahrbahnen aus Eisenschienen bestehe. Die Ansicht wird vertreten von Endemann, Eger und Hälschner.[1]) Sie berufen sich mit ihrer Behauptung besonders auf Entscheidungen des Reichsgerichts und auf den Sprachgebrauch und meinen, daß in dem Worte „Eisenbahn" das Erfordernis liege, daß die Schienen „eiserne" sein müßten. Doch klammern sie sich viel zu sehr an den Wortlaut des Gesetzes. Das Reichsgericht hat wohl einmal von

---

[1]) Endemann, Recht der Eisenbahnen S. 1; Hälschner, Gem. deutsches Strafrecht Bd. 2,2 S. 641; Eger, Preuß. Eisenbahnrecht Bd. 2 S. 155.

„eisernen" Schienen in einer Entscheidung v. 1. 12. 1884 gesprochen,[1]) doch steht es jetzt im allgemeinen auf dem Standpunkte, daß das Erfordernis der „metallenen" Schienen genügend sei,[2]) und das ist m. E. auch die richtige Ansicht. Mögen nun die Schienen aus Kupfer, Stahl oder aus irgendeinem anderen Metall hergestellt sein, notwendig ist nur, daß sie aus Metall bestehen und im allgemeinen die gleiche Widerstandsfähigkeit besitzen. Denn Metall ist das einzig brauchbare Material für solche Bahnen, wie sie § 316 Abs. 2 erfordert; z. B. könnten Stein- und Holzschienen für derartige Bahnen gar nicht in Betracht kommen, einmal wegen ihrer geringen Widerstandsfähigkeit, dann aber auch, weil auf Holz- und Steinschienen die Gleitfähigkeit der Eisenbahntransporte infolge der hohen Reibung, die sich aus der Natur dieses Materials erklärt, sehr vermindert wird und dieser Umstand die leichte und schnelle Beweglichkeit auf dieser Art Schienen stark beeinträchtigt. Deshalb wird man der diesbezüglichen Ansicht des Reichsgerichts nur beistimmen können und auch die Ansicht verwerfen, die das Material für ganz gleichgültig erachtet (Binding).[3])

---

[1]) Egers EisenbE. Bd. 4 S. 20.

[2]) E. Bd. 12 S. 205.

[3]) Lehrb. Bd. 2, 1 S. 41; derselben Ansicht sind auch Meyer-Allfeld, Lehrb. des Strafrechts S. 614; Supper, Eisenbahnstrafrecht S. 32 Anm. 7.

Unerheblich ist, ob die Bahn öffentlichen oder privaten Zwecken dient.[1]) Doch sind sich auch in diesem Punkte Praxis und Literatur nicht einig. Das Reichsgericht macht hierbei keinen Unterschied. Es sagt in seinen Entscheidungen v. 4. 12. 1883 und v. 2. 3. 1886[2]): Gleichgültig ist, welchen Zwecken die Eisenbahnen dienen. Sie können dem Gebrauch des Publikums offenstehen oder auch nur ganz bestimmten Zwecken dienen, z. B. militärischen. Sie können auch nur für einen ganz bestimmten Kreis von Personen zur Benutzung bestimmt sein. Man denke an Arbeiter-[3]) und Beamtenzüge. Auch haben Binding und Supper m. E. recht, wenn sie behaupten, daß „Eisenbahnen" auch die noch im Bau befindlichen Bahnen sind, falls Transporte auf ihnen verkehren, z. B. Bauzüge oder Probefahrten. Denn sie bedürfen ganz besonders des strafrechtlichen Schutzes gegen Gefährdungen, da die noch im Bau befindlichen Bahnen den sich auf ihr bewegenden Transporten nicht die Sicherheit gewährleisten können wie eine fertiggestellte Bahn.[4]) Auch Bahnen, die nur Bauzwecken dienen, gehören zu den Eisenbahnen im Sinne des Gesetzes.[5]) Voraussetzung ist nur, daß die

---

[1]) vgl. hierzu Wach, Grundriß zum Strafrecht S. 189; R. Bd. 8 S. 147.

[2]) E. Bd. 9 S. 233, Bd. 8 S. 380.

[3]) Rspr. d. Kgl. OTr. in Straff. Bd. 18 S. 247.

[4]) Binding, Lehrb. Bd. 2, 1 § 42/43; Supper, Eisenbahnstrafrecht S. 34.

[5]) GoltdArch. Bd. 25 S. 341.

Bahn zum Zwecke des Transportes in Benutzung genommen worden ist. Denn das Gesetz erfordert, daß der Transport auf einer Eisenbahn in Gefahr gesetzt sei, enthält aber sonst keine Andeutung, daß die Eisenbahn öffentlichen Zwecken dienen muß. Auch die Bahnen sind Eisenbahnen, die nur industriellen Zwecken dienen, wie Bahnen in Fabriken und Bergwerken. Auch bei diesen Bahnen ist „Ingefahrsetzung eines Transports" möglich. In der einen der angeführten Entscheidungen[1]) handelt es sich um eine Lokomotivbahn zur Beförderung von Rüben, und zwar gehört sie einer Aktiengesellschaft. Die Bahn braucht sich alsdann nicht innerhalb der Grenzen eines bestimmten Etablissements zu bewegen, sondern kann zur Beförderung von Gütern nach außerhalb liegenden Ortschaften benutzt werden, wie uns vorliegender Fall beweist. Daß „Privatbahnen", also Bahnen, die nur einem bestimmten Personenkreis zur Benutzung dienen oder für industrielle Zwecke bestimmt sind, Eisenbahnen sind, beweist folgender Umstand: Die den §§ 315 ff. entsprechenden Paragraphen sind die beiden folgenden §§ 317 und 318; auch sie schützen eine Verkehrseinrichtung gegen Störungen, die Telegraphenanlagen. Und zwar spricht das Gesetz hier ganz ausdrücklich von öffentlichen. Also nur diese will sie durch die Strafvorschrift geschützt wissen. Da nun die §§ 315 ff. u. 317 ff. sich entsprechen, so kann man wohl mit Recht annehmen, daß der Gesetz-

[1]) E. Bd. 13 S. 380.

geber, wenn er nur die öffentlichen Zwecken dienenden Bahnen geschützt wissen will, diese auch hier, wie er in den folgenden Paragraphen getan hat, besonders hervorgehoben hätte. Auch bietet sich kein Grund, weil das Gesetz Ausdrücke wie „Eisenbahnen" und „Transport" gebraucht, nun unbedingt annehmen zu müssen, daß §§ 315 ff. nur an solche Bahnen denken, die der Allgemeinheit des Publikums zugänglich sind und deshalb einen umfangreicheren Betrieb haben.

Es geht also aus den beiden Reichsgerichtsentscheidungen hervor, daß die „Eisenbahn" allen möglichen Zwecken dienen kann, sofern nur die sonstigen Voraussetzungen gegeben sind. Erforderlich ist nur, daß die Bahn den Transporten von Personen und Gütern dient. Denn alle diese Bahnen sind bei Störungen im allgemeinen gleichgroßen Gefahren ausgesetzt. Eine gegenteilige Auffassung würde der Absicht des Gesetzgebers sicher widerstreiten.

Ganz entschieden wendet sich gegen diese Entscheidung Dalcke,[1]) der meint, daß einer großen und allgemeinen Gefahr nur die dem öffentlichen Verkehre dienenden Bahnen ausgesetzt seien. Eine vom Gesetze verlangte große „allgemeine" Gefahr würde nur durch die Massenbeförderung von Personen und Gütern bedingt. Von einer Massenbeförderung könne aber bei Privatbahnen keine Rede sein. Deshalb wären diese Bahnen keine Eisenbahnen im Sinne

[1]) vgl. Egers EisenbE. Bd. 11 S. 171 ff.

des Gesetzes, weil bei ihrer Gefährdung, aus den eben dargelegten Gründen, keine allgemeine Gefahr erwachse. Dalcke bezeichnet diese Ansicht als die herrschende[1]) und billigt nicht die diesbezügliche Rechtsprechung des Reichsgerichts. Anderer Meinung wie Dalcke sind Hälschner, Loock, Olshausen[2]) u. a. Dalcke meint, seine Gegner vermöchten nicht überzeugende Gründe für ihre Behauptung anzuführen. Sie beschränkten sich meist darauf zu sagen, daß kein hinreichender Grund vorläge, den Privatbahnen den Schutz zu versagen. Doch gibt m. E. der Wortlaut der beiden §§ 317 u. 318 im Vergleich mit dem Wortlaute der letzteren Paragraphen entsprechenden §§ 315 und 316 einen deutlichen Beweis dafür, wie S. 50 näher ausgeführt, daß das Gesetz mit seiner Bestimmung auch die dem öffentlichen Verkehre verschlossenen Bahnen treffen will. Doch mag Dalcke mit seiner Ausführung nicht ganz unrecht haben.

Elektrische Bahnen, sei es nun, daß sie nur den Stadtverkehr vermitteln oder auch mehrere Ortschaften miteinander verbinden, oder nur privaten Zwecken dienen, sind „Eisenbahnen". Das drückt auch die Reichsgerichts-

---

[1]) Vers. A. Eger, Preuß. Eisenbahnrecht S. 165; Endemann, Recht der Eisenbahnen S. 729; GerS. Bd. 26 S. 167 ff.; Oppenhoff und Rüdorff zu § 315; Schaper in Holtzendorffs Handb. des Strafrechts Bd. 3 S. 895.

[2]) Hälschner Bd. 2, 2 S. 643; Loock, Der strafrechtliche Schutz der Eisenbahnen S. 158; Olshausen, Komm. zu § 315 Nr. 4.

entscheidung v. 17. 9. 1855 aus.[1]) Sie haben mit den Dampfeisenbahnen die Schienen und die Anwendung von elementaren Kräften gemeinsam. Die Wirkungen des elektrischen Stromes sind bei Störungen ungefähr dieselben wie bei Dampf und ebenso die daraus entstehenden schädlichen Folgen für Menschen und Güter. Der Grund der hohen Strafe würde also auch bei elektrischen Bahnen zutreffen. Diese Ansicht betreffs der elektrischen Bahnen ist die herrschende,[2]) nicht vertreten von Binding und Eger.

Keinen Unterschied macht es, ob bei den Eisenbahnen die treibende Maschine ein besonderes Gefährt bildet oder einen Teil des die Transportgegenstände aufnehmenden Wagens.[3]) Gleichgültig ist auch die Art des Betriebes, ferner ob die Eisenbahn sich auf besonderer, nur für sie bestimmter Fahrbahn bewegt oder nicht.

Nach dieser Ausführung läßt sich wohl die Definition für die Eisenbahn folgendermaßen aufstellen: Eisenbahn ist jedes Verkehrsmittel, bei dem die Transportmittel für Menschen und Güter auf metallnen Schienen laufen, und das zur Fortbewegung sich einer elementaren Kraft bedient, deren Entfesselung geeignet ist, Unglück in ausgedehntem Umfange hervorzurufen. — Angestellte im

---

[1]) E. Bd. 12 S. 371.

[2]) Hälschner Bd. 2, 2 S. 642; v. Liszt S. 505; Frank, Komm. z. StGB. II, 1 zu § 315; Supper, Eisenbahnstrafrecht S. 31; Loock, Der strafrechtliche Schutz der Eisenbahnen S. 159.

[3]) E. Bd. 16 S. 431.

Sinne von § 316 Abs. 2 sind nun die an diesen Bahnen angestellten Personen, sofern sie vorschriftsmäßig angestellt sind.

„Eisenbahn" bezeichnet die Eisenbahnanlage mit allem ihrem beweglichen und unbeweglichen Zubehör und außerdem die sich auf ihr bewegenden Transporte.

§ 5.

Der Täter des Delikts.

Täter des Delikts aus § 316 Abs. 2 sind die Angestellten von Eisenbahnen. Angestellter im Sinne des § 316 Abs. 2 ist nach der herrschenden und nach der Ansicht des Reichsgerichts[1]) jeder, der von einer zur Anstellung berufenen Person oder Behörde, wenn auch nur vorübergehend, sei es auch nur gegen Tagelohn oder auf Kündigung oder auf beliebigen Widerruf, bei einer Staats- oder Privatbahn entweder unter eidlicher oder anderer Form der Verpflichtung mit Wahrnehmung einer der drei im Gesetz genannten Funktionen betraut worden ist. Es braucht nicht eine festdauernde Anstellung zu sein, eine ganz vorübergehende, ja nur stellvertretungsweise erfolgte Anstellung genügt, um den so Angestellten wegen einer

[1]) U. a. Eger, Preuß. Eisenbahnrecht Bd. 2 S. 185; Olshausen, Komm. zu § 316, 4; Loock, Der strafrechtliche Schutz der Eisenbahnen S. 202, 3; Supper, Eisenbahnstrafrecht S. 51 ff.; ferner R. Bd. 4 S. 870; GoltdArch. Bd. 37 S. 359; Rspr. d. Kgl. OTr. in Straff. Bd. 11 S. 301; Ann. d. RG. (Braun u. Blum) Bd. 6 S. 306.

Pflichtvernachlässigung nach § 316 Abs. 2 strafbar zu machen. Das Haupterfordernis ist, daß er von einer zu derartigen Anstellungen berufenen Behörde oder Person zu einer der drei im Gesetz genannten Funktionen angestellt wurde. Wenn ein unzuständiger Beamter eine Person zur Leitung von Eisenbahnfahrten anstellt, so liegt keine rechtmäßige Anstellung vor. Begeht diese Person eine Pflichtvernachlässigung, so kann sie nicht nach § 316 Abs. 2 bestraft werden, da sie nicht zu den Angestellten im Sinne des Gesetzes gehört; denn sie wurde ja nicht rechtsmäßig angestellt. Eine Nichtbeobachtung der Formvorschriften bei der Anstellung durch eine zuständige Behörde macht aber die Anstellung nicht, wie im vorigen Fall, ungültig und schließt deshalb die Anwendung des § 316 Abs. 2 nicht aus. Eine Prüfung braucht der Angestellte nicht abgelegt zu haben.[1]) Es genügt, daß ihn seine vorgesetzte Behörde mit den für ihn in Betracht kommenden Dienstvorschriften bekannt gemacht oder ihn darauf hingewiesen hat, und daß ihm eine praktische Ausbildung zuteil geworden ist. Gleichgültig ist auch die Art der Besoldung, gleichgültig auch, ob er den höheren oder niederen Angestellten angehört. Denn das Gesetz spricht von „zur Aufsicht über die Bahn- und den Beförderungsbetrieb angestellten Personen", nicht aber heißt es im Gesetz „zur Aufsicht über das Bahn- und Betriebspersonal"; also ist kein Unterschied gemacht zwischen niederen und höheren Angestellten.

[1]) Eger, Preuß. Eisenbahnrecht Bd. 2 S. 186.

Um Angestellter nach § 316 Abs. 2 zu sein, ist es nicht erforderlich, daß man alle drei im Gesetz genannten Funktionen in einer Person vereinigt. Man könnte zwar anderer Meinung sein, da der Gesetzgeber das Wort „und" statt „oder" bei Aufzählung der einzelnen Funktionen verwendet. Doch läßt sich aus dem Wortlaut des Gesetzes: „Gleiche Strafe trifft die Angestellten, wenn sie . . ." folgern, daß nur die erstgenannte Auffassung die richtige sein kann. Das hat auch das Reichsgericht schon in seiner Entscheidung v. 13. 12. 1881 ausgesprochen.[1]) Es genügt also das Vorhandensein einer der drei Funktionen bei einem Angestellten. Eine gegenteilige Auffassung wäre auch ganz und gar gegen die Absicht des Gesetzgebers. Auch wird es tatsächlich selten vorkommen, daß alle drei Funktionen in einem Beamten vereinigt sind. Hielte man daher die Vereinigung aller drei Funktionen in einer Person für erforderlich, um Angestellter im Sinne des Gesetzes zu sein, so würde ja auch die Anwendbarkeit des § 316 Abs. 2 sehr eingeschränkt.

Für den Richter gilt jede Person, die zu einer der drei Funktionen von zuständiger Seite angestellt worden ist, als Angestellter im Sinne unseres Gesetzes. Treffen diese beiden Voraussetzungen bei einer Person zu, so unterfällt sie dem § 316 Abs. 2. Der Richter braucht also nicht zu prüfen, ob bei der Anstellung Befähigungsnachweise vorlagen und ob sonst bei der Anstellung

---

[1]) E. Bd. 5 S. 234.

alle verwaltungsrechtlichen Vorschriften befolgt worden sind.[1])

Der Angestellte des § 316 Abs. 2 braucht kein Beamter im Sinne des § 359 StGB. zu sein. Beamte im Sinne dieses Gesetzes sind nur die im Dienste des Reiches oder im unmittelbaren oder mittelbaren Dienste eines Bundesstaates angestellten Personen. § 316 Abs. 2 bezieht sich aber auch auf die Angestellten von Privatbahnen, und deren Angestellte sind nicht alle „mittelbare Beamte".

Angestellte der Staatseisenbahnen sind unmittelbare Staatsbeamte im Sinne des § 359. Die Angestellten anderer Bahnen werden meist „mittelbare Staatsbeamte" sein, wenn der Eigentümer dieser Bahnen eine öffentlich-rechtliche Korporation ist, die einem Staate direkt untergeordnet ist und unter dessen Kontrolle steht. So sind oft Stadt- und Dorfgemeinden Eigentümer von Bahnen und ihre Angestellten mittelbare Staatsbeamte, da diese Gemeinden in Abhängigkeit vom Staate stehen.[2]) Die dritte Kategorie von Angestellten steht im Dienste von reinen Privatunternehmungen, deren Eigentümer entweder eine Privatperson ist oder eine bürgerlichrechtliche Gesellschaft. Die an diesen Bahnen angestellten Personen sind natürlich keine Beamten im Sinne des Strafgesetzbuchs, sondern Angestellte im eigentlichen Sinne des Wortes; doch kann man auch diese Personen als „Beamte" bezeichnen. Denn Beamter im weiteren Sinne ist jeder,

[1]) E. Bd 9 S. 189.

[2]) Frank, Komm. S. 605.

der im Dienste eines Gemeinwesens oder einer sonstigen Körperschaft oder auch eines Privaten angestellt ist. In der folgenden Darstellung wird das Wort „Beamter" in diesem Sinne verwendet. Eine besondere Stellung nehmen die Bahnpolizeibeamten ein. Sie werden vom Staate bei allen Bahnen, sowohl Staats- wie Privatbahnen, angestellt und sind stets Beamte im Sinne des Strafgesetzes. Zur Sicherung des ungestörten Betriebes bedarf es mit Rücksicht auf die Gefährlichkeit des letzteren neben dem Strafgesetze noch einer Reihe von polizeilichen Bestimmungen, die namentlich in dem eingangs erwähnten Bahnpolizeireglement enthalten sind, soweit es sich um Vorschriften handelt, die für die Eisenbahnverwaltungen und ihre Organe bestehen, um Sicherheit und Ordnung bei der Ausübung des Betriebes zu garantieren. Diejenigen Beamten, die darauf zu sehen haben, daß die Vorschriften von den Eisenbahnverwaltungen und ihren Beamten sorgfältig beachtet und befolgt werden, sind die Bahnpolizeibeamten. Dem § 316 Abs. 2 unterstehen ohne Unterschied alle drei erwähnten Angestelltenkategorien, also alle Beamten im weiteren Sinne, einschließlich der Bahnpolizeibeamten. — Ist der Täter ein Beamter im Sinne des Strafgesetzes (§ 359), so sind natürlich die durch ihn infolge der Pflichtvernachlässigung herbeigeführten Transportgefährdungen „Amtsdelikte" und es kommen die Vorschriften über Amtsdelikte zur Anwendung.[1])

[1]) Endemann, Recht der Eisenbahnen S. 731; Supper, Eisenbahnstrafrecht S. 51 Anm. 16.

Alle diese Bahnangestellten unterstehen nun dem § 316 Abs. 2 nur insoweit, als sie zu einer der drei im Gesetz angeführten Funktionen bestellt sind. Es gibt natürlich noch sehr viel Bahnbeamte, die auch im äußeren Dienste angestellt sind, aber ganz andere Dienste zu verrichten haben, z. B. Schalterbeamte oder Bahnsteigschaffner.

Zuerst erwähnt das Gesetz die Personen, die „zur Leitung der Eisenbahnfahrten" angestellt sind. Das sind insbesondere Lokomotivführer, Bremser, Zugschaffner u. a. Das Reichsgericht[1]) sagt sehr treffend: „Es sind alle die Personen, die vermöge ihrer Anstellung darauf zu sehen und zu achten haben, daß bei einer Eisenbahnfahrt keine Gefahr und kein Schaden entstehe, wobei unter ‚Eisenbahnfahrten' die Bewegung von Zügen und Zugabteilungen auf den Gleisen der Bahn, um jene an die zweckentsprechende Stelle hinzuleiten, zu verstehen sind". Zu dieser Art Bahnbeamten gehören sowohl die höheren wie die niederen Beamten.

An zweiter Stelle erwähnt das Gesetz das „Aufsichtspersonal", also die Personen, die zur Aufsicht über die Bahn und den Beförderungsbetrieb angestellt sind. Das Reichsgericht[2]) gibt wieder eine gute Definition: „Es sind die Personen, die vermöge ihrer durch die Bahnverwaltung erfolgten Anstellung darauf zu sehen haben, daß beim Bahnbetriebe kein Schaden geschehe, die

[1]) E. Bd. 21 S. 15.

[2]) R. Bd. 5 S. 259.

also die Bahnanlage und den Verkehr auf derselben zu überwachen haben. Das sind insbesondere Bahnhofsinspektoren, Streckenwärter, Bahnwärter u. a., und zwar gehören auch hierzu die höheren und niederen Beamten, also sowohl Vorgesetzte wie Untergebene dieses Bahnbetriebszweigs".[1]) Zu dieser Beamtenkategorie rechnet das Reichsgericht auch die Bahntelegraphisten, wie aus einer bemerkenswerten Entscheidung v. 20. 12. 1881 hervorgeht[2]): Ein Bahntelegraph ist eine zur Aufsicht über den Beförderungsbetrieb bestimmte Einrichtung und eine mit dessen Bedienung beauftragte Person (Telegraphist) eine zur Aufsicht über den Beförderungsbetrieb angestellte Person; denn sie hat Signale und Telegramme abzugeben und die darauf eingehenden Antworten und Gegensignale zu prüfen (R. Bd. 5 S. 259, Bd. 3 S. 816). — Eine reichsgerichtliche Entscheidung aus dem Jahre 1883[3]) bezeichnet auch die „Wagenschieber" als Personen, die zur Aufsicht über die Bahn und den Beförderungsbetrieb" angestellt sind. M. E. gehören aber diese Personen zu den „zur Leitung der Eisenbahnfahrten" Angestellten. Man kann sie doch unmöglich zum Aufsichtspersonal rechnen, wenn man sich vollkommen über ihre Tätigkeit im Eisenbahndienste im klaren ist. Sie werden lediglich im Rangierdienst beschäftigt, und da das Reichsgericht das Rangieren, wie wir gesehen haben, zu den Eisenbahnfahrten

[1]) GoltdArch. Bd. 37 S. 359.

[2]) R. Bd. 3 S. 816.

[3]) R. Bd. 5 S. 259.

rechnet, so muß es konsequenterweise auch die in diesem Betriebszweige angestellten Personen, die das Rangieren ausführen, zu den zur Leitung von Eisenbahnfahrten Angestellten rechnen und nicht zum Aufsichtspersonal, denen die Wagenschieber ihrer Tätigkeit im Dienste nach gar nicht angehören.[1]) Mit Recht bezeichnet das Reichsgericht die „Weichensteller" als zur Aufsicht über die Bahn und den Beförderungsbetrieb angestellte Personen.[2])

Beachtenswert ist auch die Reichsmilitärgerichtsentscheidung in Bd. 8 S. 229 der Entscheidungen des Reichsmilitärgerichts, wonach bei Militäreisenbahnen eine Militärperson Angestellter im Sinne des § 316 Abs. 2 sein kann und bei Pflichtvernachlässigung im Dienste dieser Bahnen dem § 316 Abs. 2 untersteht.

§ 6.

Die den Angestellten obliegenden Pflichten.[3])

Derjenige, der in § 316 Abs. 2 die gefährdende Handlung ausübt, ist ein Angestellter einer Eisenbahn. Die Gefährdung der Handlung besteht in einer Pflichtvernachlässigung, die ein Handeln oder Unterlassen sein kann. Diese Pflichtvernachlässigung muß eine Transportgefähr-

---

[1]) vgl. auch GoltdArch. Bd. 37 S. 359.

[2]) Urteil v. 29. 10. 1889 (GoltdArch. Bd. 37 S. 359).

[3]) vgl. hierzu die Abhandlung von Prittwitz in GoltdArch. Bd. 30 S. 166.

dung verursacht haben, also eine Bedingung zur Herbeiführung der Gefahr gesetzt haben. Anderenfalls ist sie nicht nach § 316 Abs. 2 strafbar. Und zwar muß ein konkreter Transport gefährdet worden sein. Eine Betriebsgefährdung genügt nicht. Gegenstand der Gefährdung ist ein Eisenbahntransport. Gefährdet ist dieser durch Vernachlässigung der dem Beamten obliegenden Pflichten. Diese Pflichten sind enthalten zum großen Teil in Reglements und Dienstvorschriften. Letztere stellen keine Gesetze dar im Sinne von § 376 StPO., sondern nur Verhaltungsvorschriften für einen beschränkten Personenkreis. Es kann deshalb die Revision nicht auf eine ungenügende Beachtung oder falsche Auslegung einer Dienstvorschrift durch den erkennenden Richter gegründet werden. Nur das völlige Ignorieren einer bestehenden Dienstvorschrift könnte als Außerachtlassung einer Voraussetzung für das strafrechtliche Einschreiten den Grund zur Einlegung einer Revision abgeben.[1]) Auf alle Fälle sind aber die Dienstvorschriften für den Richter ein wichtiges Beweismittel, ob von einem Angestellten eine Pflicht vernachlässigt worden ist.[2]) Die Pflichten der Bahnangestellten sind aber nicht ausschließlich in Instruktionen und Reglements enthalten. Es ergeben sich sehr viele „selbstverständliche" Pflichten aus der Stellung der Angestellten

[1]) E. Bd. 1 S. 125.

[2]) Loock, Der strafrechtliche Schutz der Eisenbahnen S. 206; ferner Olshausen, Komm. zu § 316 Nr. 6; Eger, Preuß. Eisenbahnrecht S. 190.

und aus dem Bahnbetriebe.[1]) So gilt es z. B. als „selbstverständliche" Pflicht, daß sich ein Bahnwärter während des Dienstes nicht betrinkt oder dem Schlafe hingibt. Welche Pflichten den Angestellten als solche „selbstverständliche" Pflichten obliegen, ist eine nach den tatsächlichen Umständen im konkreten Falle zu beurteilende Frage. Es können in allen möglichen Situationen während des Dienstes unvorhergesehene Pflichten entstehen, die nicht in dem Reglement vorgesehen sind, auch wegen ihrer Mannigfaltigkeit nicht vorgesehen werden können. So kann es auch vorkommen, daß ein Widerstreit der Pflichten entsteht, in dem die Pflichten in den Dienstanweisungen nicht unbedingt vorgehen. In einem solchen Falle hat der betreffende Angestellte zu entscheiden, welcher Pflicht er nachzukommen hat, um einem Schaden vorzubeugen. Wenn er dann die reglementsmäßige Vorschrift nicht befolgt, so ist er nicht strafbar. So hat einmal das Reichsgericht mehrere Beamte von der Anklage der Pflichtvernachlässigung freigesprochen, die gegen ihre Dienstvorschrift die Bremsen gelockert hatten, weil sie so handeln mußten, um den Transport vor einem Unfall zu bewahren.[2]) So kann in bestimmten Fällen die Befolgung einer Dienstvorschrift der Bahn zu Schaden gereichen. Es ist Aufgabe des Angestellten, im Augenblicke seine Pflicht zu erkennen. Es sollen deshalb laut Vorschrift

---

[1]) vgl. hierzu E. Bd. 20 S. 190; s. auch GoltdArch. Bd. 30 S. 166.

[2]) E. Bd. 20 S. 190.

von den Bahnverwaltungen zur Dienstleistung in einer der vom Gesetze aufgezählten Funktionen nur gewissenhafte, umsichtige Personen angestellt werden, von denen man erwarten kann, daß sie sofort in jeder Situation ihre Pflicht erkennen und erfüllen. Kann durch das an sich pflichtwidrige Handeln gegen die Dienstvorschriften die Bahn vor einem Schaden bewahrt werden, so gilt dieses Handeln unbedingt als Pflicht für den Angestellten, und die in diesem Falle für die Bahn nachteilige Befolgung der Dienstvorschrift wäre eine „Pflichtvernachlässigung". Natürlich wird in einem solchen Falle auch die subjektive Seite zu berücksichtigen sein, und nicht nur nach dem rein objektiven Tatbestand zu urteilen sein. Es wird in einem solchen komplizierten Falle, wo es sich um eine Kollision der Pflichten handelt, zu erwägen sein, ob für den betreffenden Beamten bei dem Grade seiner intellektuellen Begabung die richtige Pflicht erkennbar war. Und so hat das Reichsgericht in einem anderen Falle einen im Rangierdienste beschäftigten Angestellten freigesprochen, obgleich er direkt gegen eine Vorschrift der Rangierordnung verstoßen hatte und dadurch eine Transportgefährdung verursachte. Der Angeklagte hatte aber im guten Glauben gehandelt und ein Verschulden war ihm nicht nachzuweisen. Bei seiner mangelhaften intellektuellen Begabung war es ihm nicht möglich gewesen, in dem Falle, wo er schnell und entschlossen handeln mußte, die in Betracht kommende Pflicht zu erkennen und zu erfüllen. Er hat aber getan, was in seinen

Kräften stand.[1]) — Eine Kollision der Pflichten kann auch dann eintreten, wenn ein Dienstbefehl eines Vorgesetzten mit einer Instruktionsvorschrift kollidiert. Auch hier hat der Angestellte unter Berücksichtigung der Verhältnisse zu erwägen, welcher Pflicht er den Vorzug zu geben hat (vgl. Urteil des RG. v. 25. 1. 1897).[1]) — Also in solchen Fällen kann ein Abgehen von der Instruktionsvorschrift geboten sein, ja sogar zur Pflicht werden. Die Nichtbeobachtung einer Instruktionsvorschrift enthält nicht unter allen Umständen eine Pflichtverletzung im Sinne des Gesetzes, während andererseits die Beachtung und Erfüllung aller Instruktionsvorschriften doch nicht eine Pflichtvernachlässigung ausschließt.[2]) Ein Angestellter kann sich nur dadurch vor Strafe schützen, daß er die Instruktionspflichten streng befolgt und alle „anderen" Pflichten mit der größten Gewissenhaftigkeit und Umsicht zu erkennen und erfüllen sucht. Macht der Angeklagte geltend, daß ihm eine Dienstvorschrift nicht bekannt gewesen sei, so gilt dieser Einwand nur dann, wenn er diese Unkenntnis nicht verschuldet hat, oder wenn er nur ganz vorübergehend oder aushilfsweise mit der Verrichtung des Dienstes betraut war. Der Angestellte hat sich sofort nach seiner Anstellung mit den Dienstvorschriften bekannt zu machen. Verschuldete Unkenntnis der Dienstinstruktionen und jede Nichtbeachtung der Dienstanweisungen ist Pflicht-

[1]) E. Bd. 22 S. 163.

[2]) GoltdArch. Bd. 45 S. 41; ferner R. Bd. 2 S. 511.

[3]) GoltdArch. Bd. 30 S. 166.

vernachlässigung [1]) im Sinne des Gesetzes. Auch kann der Beamte sich nicht damit entschuldigen, daß er nicht über diese Vorschriften von seiner vorgesetzten Behörde belehrt worden sei. Es genügt, daß der Beamte von dem Bestehen der Vorschriften Kenntnis hatte oder Kenntnis haben mußte. Dann war es seine Pflicht, sich damit vertraut zu machen. — Jeder Angestellte hat seine ihm obliegenden Pflichten in Person zu erfüllen und darf keinen Stellvertreter damit beauftragen. So hat das Reichsgericht in einem Falle entschieden, wo ein Stationsvorsteher einen anderen Beamten damit beauftragt hat, das Einfahrtssignal zu stellen, was eigentlich seine Pflicht war.[2]) Es liegt in diesem Falle eine Pflichtvernachlässigung vor.[3])

§ 7.

Vernachlässigung der Pflichten durch die Angestellten.

Die ihm obliegenden Pflichten müssen von den Angestellten „vernachlässigt" worden sein. Diese Vernachlässigung kann bestehen in einem bloßen Unterlassen der Pflicht, oder in einer nur teilweisen Erfüllung einer Pflicht, oder in einem Entgegenhandeln oder Abweichen von der vorgeschriebenen Pflicht. Ein Verschulden ist bei der Pflichtvernachlässigung erforderlich, und zwar

[1]) s. GoltdArch. Bd. 20 S. 406, Bd. 50 S. 136.

[2]) vgl. zu § 6 Eger, Preuß. Eisenbahnrecht Bd. 2 S. 189 ff.

[3]) Egers EisenbE. Bd. 2 S. 110.

kann die Pflichtvernachlässigung an und für sich nach der herrschenden Meinung vorsätzlich oder fahrlässig geschehen.[1]) Wenn man[1]) freilich behauptet, die Pflichtvernachlässigung könne auch vorsätzlich geschehen, so stellt man sich in Widerspruch mit dem Wortlaut des Gesetzes. § 316 Abs. 2 spricht nämlich von „Vernachlässigung" der Pflichten, und das hat andere wieder veranlaßt, wie z. B. Hälschner[2]) und Meves,[3]) zu behaupten, es könne nach dem Wortlaut des Gesetzes nur von einer fahrlässigen Pflichtvernachlässigung die Rede sein. Sonst hätte wohl das Gesetz von Pflichtverletzung gesprochen, denn mit dem Worte „Vernachlässigung" bezeichnet man gewöhnlich im Sprachgebrauche „fahrlässiges" Handeln. Demgegenüber behauptet Loock[4]) „Hätte das Gesetz mit dem Worte ‚Vernachlässigung' nur die Fahrlässigkeit als in Betracht kommende Schuldform gemeint, so würde doch die schwerere Form des Vergehens, die mit Vorsatz begangene Pflichtvernachlässigung, ungestraft bleiben, und das wäre doch sicher gegen die Absicht des Gesetzgebers". Ich möchte mich in diesem Punkte Hälschner anschließen, und zwar weniger aus dem Grunde, weil das Gesetz von „Vernachlässigung"

---

[1]) So Loock S. 204; v. Liszt S. 506; Frank, Komm. § 316 I, 2d; Olshausen, Komm. zu § 316 VII; Binding, Lehrb. Bd. 2, 2 S. 46; Supper S. 53.

[2]) Lehrb. Bd. 2, 2 S. 648.

[3]) GerS. Bd. 26 S. 246.

[4]) Loock S. 204.

spricht und damit offenbar nur das fahrlässige Vergehen bezeichnen will, sondern vielmehr einerseits aus dem Grunde, weil doch für das vorsätzliche und fahrlässige Delikt nicht dieselbe Strafe zur Anwendung kommen kann, und dann andererseits ganz besonders deshalb, weil der Gesetzgeber in Abs. 2 des § 316 m. E. ein ganz eigenartiges typisches Delikt zur Darstellung bringt, das seine Eigenart eben gerade nur in dieser Schuldform hat, das aber, mit Vorsatz begangen, keine Besonderheit aufweist und deshalb wohl auch nicht den Gesetzgeber veranlaßt haben würde, es in einem besonderen Abschnitte zu behandeln. M. E. wird die vorsätzliche Pflichtverletzung nach § 315 bestraft. Es wäre wohl auch für ein solches Vergehen die Strafe des § 316 zu mild.

Das Strafgesetz kennt nur zwei Arten von Verschulden: Vorsatz und Fahrlässigkeit. Meves, der sich früher in der in der eben besprochenen Streitfrage auf die Seite Hälschners stellte, nimmt neuerdings hierin einen anderen Standpunkt ein.[1]) Er will eine dritte Schuldform konstruieren und behauptet, der Gesetzgeber habe bei Schaffung des § 316 Abs. 2 auch an eine dritte Schuldform gedacht, indem er in § 315 Abs. 1 die vorsätzlich begangene Transportgefährdung, in § 316 Abs. 1 die fahrlässig begangene behandelt; so hat er die in § 316 Abs. 2 behandelte, durch eine Angestelltenpflichtvernachlässigung herbeigeführte Transportgefährdung, als

[1]) GoldtArch. Bd. 36 S. 390.

ein Verschulden ansehen müssen, das weder unter Vorsatz noch Fahrlässigkeit paßt. Die Annahme einer dritten Schuldform widerspräche aber dem Prinzipe des Strafgesetzbuches, das nur zwei Schuldformen kennt. Auch erkennt das Reichsgericht eine dritte Schuldform allgemein nicht an. Nur in einem besonderen Falle hat es eine dritte Schuldform ausgebildet, nämlich beim Vergehen gegen das Postgesetz,[1]) z. B. bei Postdefraudationen. Hier spricht das Reichsgericht von „einfachem Verschulden".[2]) Doch besteht diese dritte Schuldform nur in diesem einen Falle. Das betont das Reichsgericht ganz ausdrücklich. Insofern kann man höchstens von einer dritten Schuldform reden, als manche Delikte eine aus Vorsatz und Fahrlässigkeit zusammengesetzte Schuld fordern.

Also das Ergebnis dieser Erörterung ist: Die Pflicht muß nach § 316 Abs. 2 fahrlässig vernachlässigt worden sein. Diese Schuldform ist hierbei einzig und allein erforderlich.

Nun muß durch diese fahrlässige Pflichtvernachlässigung „ein" Transport gefährdet worden sein, also Transportgefährdung und Pflichtvernachlässigung im objektiven Kausalzusammenhange stehen, und es muß ein konkreter Transport gefährdet worden sein. Ein Verschulden bezüglich der Transportgefährdung braucht nicht

---

[1]) Postgesetz v. 28. 10. 1871 (über das Postwesen des Deutschen Reiches).

[2]) vgl. hierzu E. Bd. 25 S. 290.

vorzuliegen. So ist die herrschende Ansicht[1]) und die Meinung des Reichsgerichts, wie aus einer Reihe von Entscheidungen zu ersehen ist.[2]) Der Standpunkt des Reichsgerichts ist also der, daß es ganz gleichgültig ist, ob der Angestellte die Transportgefährdung bei genügender Aufsicht und Überlegung hätte voraussehen können (Fahrlässigkeit) — 1. Fall —, oder ob es diesem ganz unmöglich war, bei der Pflichtvernachlässigung eine Transportgefährdung vorauszusehen (kein Verschulden) — 2. Fall. Dieser Unterschied spielt nur bei der Strafzumessung eine Rolle. § 316 Abs. 2 greift auf jeden Fall zur Ahndung der Pflichtvernachlässigung ein, sobald diese schuldhaft geschehen und eine Transportgefährdung verursacht hat. Es genügt die bloße Tatsache der Transportgefährdung und der Kausalzusammenhang zwischen ihr und der fahrlässigen Pflichtvernachlässigung. Gewiß eine überaus strenge Haftung, die im zweiten Falle ganz und gar im Gegensatz zum Prinzipe des Strafgesetzbuchs steht, das sonst nur bei Verschulden wegen eingetretenen Erfolgs straft. Es braucht vom Richter überhaupt nicht untersucht zu werden, ob dem Angestellten ein Verschulden bezüglich der Transportgefährdung nachgewiesen werden kann. Allein der Erfolg ist hier entscheidend. Der Angestellte wird wohl auch in den seltensten Fällen bei der Kompliziertheit des Eisenbahnbetriebes die Folgen einer

[1]) Besonders vertreten von Wach, Grundriß S. 190.

[2]) E. Bd. 5 S. 234, Bd. 9 S. 189, Bd. 22 S. 163 u. a., Bd. 12 S. 203.

Pflichtvernachlässigung vorhersehen können. Der Grund dieser strengen Haftung liegt in der Allgemeingefahr, die man bei Pflichtvernachlässigung der Angestellten zu fürchten hat. Nur dadurch, daß der Angestellte seine ihm obliegenden Pflichten auf das gewissenhafteste erfüllt, läßt sich der Eisenbahnbetrieb gefahrlos gestalten. Also auf jeden Fall, so sehr dies auch bestritten sein mag, möchte ich mich der herrschenden Meinung in diesem Punkte anschließen. Das Publikum kann von dem Staate verlangen, daß er ihm bei Benutzung der Eisenbahnen die denkbar größte Sicherheit für seine Person und seine Güter gewährleistet, und das kann nur eben dadurch geschehen, daß die Angestellten durch strenge Strafandrohungen zur gewissenhaften Pflichterfüllung angehalten werden. Dem entspricht ganz und gar die strenge Haftung. Andere Gründe hierfür zu suchen, halte ich für unnötig. Meves,[1]) der sich auch der herrschenden Meinung anschließt, glaubt einen neuen Grund für die Haftung ohne Verschulden und auch für seine „Theorie von der dritten Schuldform" darin gefunden zu haben, daß er behauptet, wenn der Gesetzgeber Fahrlässigkeit bezüglich der Transportgefährdung für notwendig erachte bei den Angestellten, so wäre doch § 316 Abs. 2 ganz überflüssig. Es genüge doch dann § 316 Abs. 1. Es müsse sich also hier um eine abnorme Strafbestimmung handeln, indem lediglich der eingetretene Erfolg ohne Rücksicht auf Verschulden zur Bestrafung genüge. Zu

[1]) vgl. GerS. Bd. 26 S. 246.

beachten ist aber auch, daß in den beiden Absätzen des § 316 die Mittel der Gefährdung verschieden sind. Nach § 316 Abs. 1 kommen als Gefährdungsmittel nur solche in Betracht, die von jedem, auch Nichtangestellten, anwendbar sind, während das Gefährdungsmittel des § 316 Abs. 2 nur von Angestellten angewendet werden kann. Das mag wohl in erster Linie der Grund zur Teilung des § 316 in zwei Absätze gewesen sein. Das Delikt des § 316 Abs. 2 ist eben ein delictum proprium, das wegen seines eigenartigen Mittels zur Begehung des Delikts nur für einen bestimmten Personenkreis in Betracht kommt und gerade deshalb in einem besonderen Absatz behandelt werden mußte.

Man hat durch Hinzufügen von Abs. 2 für diese Personen die Gefährdungsmittel erweitert, und darin liegt eine nochmalige Erweiterung der Haft für die Angestellten. Die Sache liegt also nun so: Bedient sich der Angestellte als Gefährdungsmittel eines in § 315 aufgestellten Mittels, so kann er nur bei schuldhaften Gefährden bestraft werden, und zwar nach § 315 oder § 316 Abs. 1. Bedient er sich aber des besonderen Mittels aus § 316 Abs. 2, so haftet er in allen Fällen, auch ohne Verschulden bezüglich der Transportgefährdung.

Betreffs der Haftung der Angestellten sind nun andrer Meinung Binding, Hälschner, v. Liszt, Supper, Meyer-Allfeld u. a.[1]) Besonders wendet sich Binding

[1]) Binding, Lehrb. des Strafrechts Bd. 2, 1 S. 46; Hälschner, Lehrb. Bd. 2, 2 S. 648; v. Liszt, Lehrb. S. 506; Supper, Eisen-

sehr scharf gegen die herrschende Meinung und nimmt „die über alle Gebühr angestrengten" Angestellten in Schutz, „deren Beruf sowieso höchst verantwortlich ist". Hälschner meint, es könne sich in § 316 Abs. 2 einzig und allein um eine „fahrlässige" Transportgefährdung handeln. Das ergäbe sich aus der Stellung des Abs. 2 im engen Anschluß an Abs. 1, der Fahrlässigkeit bezüglich der Gefährdung fordere; dasselbe gelte auch für Abs. 2. Das Gesetz setze dies wohl auch als selbstverständlich voraus. Andernfalls hätte der Gesetzgeber dieses „delictum proprium" schon um seiner Eigenschaft willen als „besonderes Delikt" in einem besonderen Paragraphen behandelt.

Also das Ergebnis vorstehender Ausführung ist: Es wird eine fahrlässige Pflichtvernachlässigung erfordert. Diese Form des Verschuldens ist hier einzig und allein erforderlich und ausreichend. Durch diese schuldhafte Pflichtvernachlässigung muß ein bestimmter Transport gefährdet werden; es muß dadurch wenigstens eine Bedingung zum Gefährdungserfolge gesetzt werden, die nicht hinweggedacht werden kann. Ob noch andere Umstände zum Erfolge beitragen, zufällige Ereignisse oder Pflichtvernachlässigungen anderer Beamten, ist gleichgültig. Entscheidend ist nur, daß die betreffende Pflichtvernachlässigung ursächlich war für den Gefährdungserfolg. Nicht jede für die Transportgefährdung kausale Zuwiderhandlung ohne Rücksicht

bahnstrafrecht S. 54; Meyer-Allfeld, Lehrb. des Strafrechts S. 614 Anm. 42.

auf die subjektive Seite des Falles begründet freilich die Anwendung des § 316 Abs. 2.[1]) Darauf macht das Reichsgericht in einigen Entscheidungen aufmerksam. Der Angestellte muß imstande sein, seine Pflicht als solche zu erkennen und zu erfüllen; nur wenn er in diesem Falle eine Pflicht verletzt, liegt Verschulden vor.[2]) So kann auch ein Fall der Bestürzung bei Pflichtverletzung das Verschulden ausschließen (§ 51 StGB.). Die Entscheidung des Reichsgerichts v. 1. 6. 1900[3]) behandelt einen derartigen Fall, wo ein Motorwagen der Straßenbahn mit einem Rollwagen und mit einem Anhängewagen eines anderen Motorwagens zusammengestoßen war. Die Revision war hier damit begründet, daß der Motorwagenführer in der Bestürzung vergessen hatte, die am Hinterperron befindliche Strombremse zu benutzen oder ihre Benutzung durch den Schaffner zu veranlassen, wie es in einem solchen Falle seine Pflicht war. Doch wurde die Revision verworfen, da das Reichsgericht annahm, daß in diesem Falle die Bestürzung noch keine Bewußtlosigkeit herbeigeführt hatte, in der die freie Willensbestimmung ausgeschlossen war. Und dies erfordert § 51 StGB.

„Versuch" des Delikts ist nicht möglich, da es ein fahrlässiges ist. Denn ein fahrlässiger Versuch oder ein Versuchen der Fahrlässigkeit läßt sich logisch nicht konstruieren.

---

[1]) E. Bd. 22 S. 163.

[2]) vgl. das S. 64 oben angeführte Beispiel.

[3]) GoltdArch. Bd. 47 S. 376.

Zweiter Teil.

Einzelergänzungen.

§ 8.

Die Strafe.

Als Strafe für das Delikt bestimmt § 316 Abs. 2 in bezug auf Abs. 1 wahlweise Gefängnis von einem Tage bis zu einem Jahre oder Geldstrafe von 3 bis 900 Mk. (§ 27 StGB.), und wenn durch die Transportgefährdung der Tod eines Menschen verursacht wurde: Gefängnis von einem Monat bis zu drei Jahren.[1]) § 316 setzt keine besondere Strafe fest wie § 315 Abs. 2 für den Fall, daß durch die Transportgefährdung eine Körperverletzung verursacht wurde. Man darf wohl annehmen, daß hierfür in § 316 auch die erste Strafandrohung gilt, also Gefängnis von einem Tage bis zu einem Jahre oder die

---

[1]) Ergänzend zu § 316 Abs. 2 könnte noch erwähnt werden, daß die Strafverfolgung in 5 Jahren verjährt (§ 67 Abs. 2). Die Verjährung beginnt am Tage, an dem das Delikt begangen wurde, ohne Rücksicht auf den Zeitpunkt des eintretenden Erfolgs, also am Tage der Pflichtvernachlässigung (§ 67 Abs. 4). Zuständig zur Aburteilung des Delikts ist die Strafkammer.

erwähnte Geldstrafe. Also Abs. 1 u. 2 des § 316 haben beide einen einfachen und qualifizierten Tatbestand. Bemerkenswert ist die Geldstrafe, die das Gesetz neben der Gefängnisstrafe wahlweise zuläßt. Sie wurde erst durch das Reichsgesetz v. 27. 12. 1899 hinzugefügt. Es liegt darin eine bedeutende Strafmilderung. Die Anregung zu dieser Ergänzung der Strafbestimmung gab die sozialdemokratische Partei im Reichstage. Sie legte dem Reichstage am Anfang des Jahres 1899 den Gesetzentwurf bezüglich der Zulässigkeit der Geldstrafe mit der Bitte um verfassungsmäßige Zustimmung vor und begründete ihren Antrag wie folgt: „Als das deutsche Strafgesetzbuch zur Entstehung kam, kannte man als Bahnen im Sinne des Gesetzes nur solche, die auf besonderen, dem Publikum unzugänglichen Fahrstraßen verkehrten. Es war deshalb ein hoher Grad von Fahrlässigkeit erforderlich, um diese Bahn zu gefährden. Und deshalb war für den Fall einer fahrlässigen Gefährdung dieser Bahnen eine Freiheitsstrafe sehr angebracht. Im Laufe der letzten 20 Jahre sind viele mit elementaren Kräften betriebene Bahnen entstanden, die ihren Weg durch die dem allgemeinen Verkehr offenstehenden Straßen nehmen; da sie auch der Strafbestimmung des § 316 unterliegen, so wäre es jetzt am Platze, eine Strafmilderung eintreten zu lassen, da doch diese Bahnen viel leichter gefährdet werden können als die vorher erwähnten, besonders durch Kollisionen im Straßenverkehr. Dazu gehöre nur ein kleines Versehen Und die Gerichte empfänden es auch in der Tat als eine

Härte, daß sie das geringste Versehen, das eine Transportgefährdung herbeiführe, mit Gefängnis bestrafen müßten. Hierbei müsse außerdem auf eine auffallende Inkongruenz des Gesetzes aufmerksam gemacht werden: Wenn bei einem Straßenbahnzusammenstoße jemand verletzt worden sei, was ja in verkehrsreichen Straßen der Großstädte nicht zu den Seltenheiten gehört, so trete Idealkonkurrenz[1]) ein zwischen § 316 u. § 230 StGB. Auf Grund des § 73 StGB. müsse das Gericht nach dem Gesetze strafen, das die höchste Strafe oder Strafart androhe. Das wäre im gegebenen Falle § 230, der aber neben der Freiheitsstrafe wahlweise auch Geldstrafe bis zu 900 Mk. zuließe. Es könne also unter günstigen Umständen in diesem Falle auf Geldstrafe erkannt werden. Wenn aber niemand verletzt worden wäre, so könne nur nach § 316 mit Gefängnis bestraft werden. Also das schwerere Vergehen würde milder gestraft als das leichtere. Auch seien

[1]) Weitere Idealkonkurrenzen ergeben sich aus folgendem: Ist mit der durch Pflichtvernachlässigung herbeigeführten Transportgefährdung eine Körperverletzung verbunden, so konkurrieren idealiter §§ 316 Abs. 2 und 230 Abs. 2. Nach dem Absorptionsprinzip (§ 73 StGB.) kommt dasjenige Gesetz zur Anwendung, das die schwerere Strafe und bei ungleichen Strafarten die schwerere Strafart droht, also § 230 Abs. 2. Es würde also infolge dieser Gesetzeskonkurrenz eine ganz auffallende Strafschärfung eintreten (Erhöhung der Höchststrafe von 1 Jahr auf 3 Jahre). Hat das Delikt aus § 316 Abs. 2 die Tötung eines Menschen zur Folge, so konkurrieren idealiter §§ 316 Abs. 2 u. 222 Abs. 2. Nach dem Absorptionsprinzip kommt § 222 Abs. 2 zur Anwendung (Höchststrafe 5 Jahre).

doch diesbezüglich im Laufe der letzten Jahre eine Menge von Petitionen eingereicht worden, besonders von Organisationen des Fuhrwerksberufes und vom Lokomotivführerverbande, die eine Abänderung des § 316 bezüglich der Strafe erbäten." Als kurze Zeit später noch ein Antrag folgte, kamen beide Gesetzentwürfe Anfang Dezember 1899 im Reichstage zur Beratung. Der Gesetzvorschlag wurde sehr bald angenommen und die neue Strafbestimmung trat am 13. 1. 1900 in Kraft. Diese Novelle von 1899 betrifft besonders die Straßenbahnen sehr wohltätig. Sie ist, so sehr sie auch als „Gelegenheitsgesetz", besonders von Stenglein, angegriffen wurde, der sie als das „neueste Musterstück der Gelegenheitsgesetzesmacherei" bezeichnet, eine segensreiche Ergänzung, die die Härte des § 316 wesentlich beseitigt und die erwähnte Inkongruenz des Gesetzes aufhebt.[1])

§ 9.

§ 319 StGB.

Als Ergänzung zu § 316 Abs. 2 fügt das Gesetz noch die Bestimmung des § 319 hinzu. Hiernach soll ein Angestellter der Eisenbahn, wenn er wegen des Delikts aus § 316 Abs. 2 verurteilt wurde, für unfähig zu einer Beschäftigung im Eisenbahndienste oder in bestimmten Zweigen dieses Dienstes erklärt werden können. Es ist

[1]) vgl. Egers EisenbE. Bd. 16 S. 368.

eine Nebenstrafe, keine Ehrenstrafe, wie Oppenhoff ausdrücklich bemerkt.[1]) Die Strafe kann auf eine bestimmte Dauer nicht beschränkt werden. Sobald die Unfähigkeitserklärung Rechtskraft erlangt hat, geht der Angestellte seiner Stellung für immer verlustig. Also diese Unfähigkeitserklärung kann sich beziehen auf den ganzen Eisenbahndienst, also auf alle Zweige desselben insgesamt, oder auch nur auf einen oder mehrere bestimmte Zweige dieses Dienstes. Der Begriff des Wortes „Eisenbahndienst" ist sehr streitig; die Ansichten hierüber gehen sehr auseinander. Die herrschende Meinung geht dahin, daß „Eisenbahndienst" sowohl den inneren (Verwaltungsdienst) als auch den äußeren (Betriebsdienst) umfasse.[2]) Wieder andere, wie Eger,[3]) schließen den Verwaltungsdienst aus. Bei ihnen ist also „Eisenbahndienst" = Betriebsdienst.

Eine dritte Ansicht, vertreten von Oppenhoff,[4]) ist die, daß der „Eisenbahndienst" im Sinne des § 319 nur die drei in § 316 Abs. 2 aufgezählten Funktionen umfasse. Ebenso streitig ist natürlich nun auch, was man unter „Zweig des Eisenbahndienstes" zu verstehen hat. Der äußere wie der innere Eisenbahndienst setzt sich aus einer Reihe von Dienstzweigen zusammen,

---

[1]) Oppenhoff, Komm. S. 840.

[2]) So auch Meves im GerS. Bd. 26 S. 249; Olshausen § 319 III u. a.

[3]) Preuß. Eisenbahnrecht Bd. 2 S. 193.

[4]) Oppenhoff, Komm. S. 840.

von denen § 316 Abs. 2 drei aufführt. Andere Dienstzweige sind z. B. der Schalterdienst, der Stationsdienst und der Zugbegleitungsdienst. Oppenhoff erkennt nur drei Dienstzweige an, von denen ein Angestellter ausgeschlossen werden kann. Diese drei Dienstzweige bilden nach ihm den „Eisenbahndienst" im Sinne des Gesetzes. Nach ihm könnte also dann ein Bahnbeamter, der für unfähig zur Beschäftigung im „Eisenbahndienst" erklärt wurde, in irgendeinem Zweige außer den drei in § 316 Abs. 2 genannten Funktionen stets wieder angestellt werden; möglicherweise auch in einem der drei genannten, wenn er nur von einem oder mehreren bestimmten Dienstzweigen ausgeschlossen ist. Er kann also für unfähig erklärt werden in höchstens drei Zweigen des ganzen Eisenbahnbetriebes. Alle anderen sind ihm auf jeden Fall wieder zugänglich.

Ich meine, daß die Egersche Ansicht den Vorzug verdient. Innerer und äußerer Dienst der Eisenbahnen sind doch ihrer Art nach grundverschieden. Mit welcher Berechtigung soll denn ein Angestellter, der sich im äußeren Dienste eine Pflichtverletzung hat zuschulden kommen lassen, von einer späteren Anstellung im inneren Dienste ausgeschlossen sein, z. B. als Bureau- oder Schalterbeamter? Der § 319 enthält eine Präventivbestimmung. Man will durch die Unfähigkeitserklärung die Eisenbahn vor derartigen unsicheren Elementen sichern. Aber warum sollte man den betreffenden Angestellten in einem andersartigen Dienstzweige derselben Eisenbahn nicht

wieder anstellen dürfen, wo ihm ein ganz anderer Pflichtenkreis obliegt und er sich eine gleiche Pflichtverletzung nie wieder zuschulden kommen lassen kann! Man wird einen Angestellten, der in einer der drei im § 316 Abs. 2 angeführten Funktionen seine Pflicht vernachlässigt hat und vom Richter für unfähig zur Beschäftigung im „Eisenbahndienste" erklärt worden ist, von allen Dienstzweigen des äußeren Dienstes für immer ausschließen müssen, in denen ihm ja ähnliche Pflichten wie in seinem bisherigen Dienste obliegen würden, und in denen Pflichtvernachlässigungen der Bahn zum großen Schaden gereichen können. Beides wird im inneren Dienst weniger der Fall sein, und deshalb wird man ihn trotz der Unfähigkeitserklärung wieder in irgendeinem Zweige des inneren Dienstes anstellen können, ohne gegen § 320 Abs. 2 StGB. zu verstoßen. Erst recht kann dann aus den angeführten Gründen ein Angestellter der Eisenbahn, der zur Beschäftigung im Eisenbahndienste für unfähig erklärt wurde, nach Verbüßung seiner Strafe im Telegraphendienste in allen Zweigen ohne Bedenken wieder angestellt werden. Das geht auch aus der Fassung des Gesetzes hervor: „zu einer Beschäftigung im Eisenbahn- oder Telegraphendienst". Natürlich ist der „Telegraphendienst bei den Eisenbahnen" ein Zweig des äußeren Eisenbahndienstes und scheidet hiermit aus. — Selbstverständlich gilt die Vorschrift des § 319 nur für die Angestellten solcher Eisenbahnen, die § 316 Abs. 2 schützt. An allen Bahnen, die nicht „Eisenbahnen" im

Sinne des Strafgesetzes (§§ 315 ff.) sind, ist natürlich eine „Anstellung" nach verbüßter Strafe möglich. M. E. sollte man den § 319 nur dann zur Anwendung bringen, wenn ein Angestellter sich mehrmals einer Pflichtvernachlässigung schuldig gemacht hat. Denn betrachten wir § 319 als eine Präventivvorschrift, so liegt m. E., wenn ein Angestellter einmal eine Pflicht vernachlässigt hat, doch wohl im allgemeinen noch kein Grund vor, für die Zukunft wiederholt derartige Versehen befürchten zu müssen, so daß man sich veranlaßt sähe, zu der im Gesetz § 319 bestimmten Maßregel zu greifen. Dies wäre erst bei wiederholten Rückfällen angebracht und auch dann noch in das Ermessen des Richters zu stellen. Jetzt erst wird sich der Richter die Frage vorzulegen haben: Ist der betreffende Angestellte überhaupt fähig, seinen Dienst pflichtgemäß zu erfüllen? In der Praxis wird m. E. die Unfähigkeitserklärung zu oft in Fällen, wo sie gar nicht gerechtfertigt erscheint, ausgesprochen.[1])

§ 10.

§ 320 StGB.

Die Strafbestimmung des § 320 hat den Zweck, eine sichere Durchführung der Bestimmungen des § 319 zu gewährleisten. Sie bedroht die Vorsteher einer „Eisenbahngesellschaft", die nicht sofort nach der Mitteilung des

[1]) s. weitere Bemerkungen zu § 319 am Ende des § 11 der Diss.

rechtskräftigen Erkenntnisses über die Unfähigkeitserklärung die Entfernung des Verurteilten bewirken, andererseits den für unfähig Erklärten, der sich nachher wieder anstellen läßt, sowie denjenigen, der ihn mit Kenntnis der Unfähigkeitserklärung wieder anstellt, mit Strafe. Subjekte dieses Delikts aus § 320 Abs. 1 sind die „Vorsteher einer Eisenbahngesellschaft". Nach dem Wortlaute des Gesetzes würden nur die Vorsteher von Privatbahnen der Bestimmung des § 320 Abs. 1 unterliegen, denn das Wort „Eisenbahngesellschaft" ist auf Staatsbahnen nicht anwendbar. Aber diese Bestimmung bezieht sich zweifellos auf Privat- als auch auf Staatsbahnen. Die Staatsbahnen hiervon auszuscheiden, dafür fehlt der innere Grund. Dann müßte man ja auch, wenn man sich streng an den Wortlaut des Gesetzes halten wollte, Vorsteher von Eisenbahnen ausschließen, die Gemeinden, Korporationen oder einzelnen Unternehmern gehören, und das kann doch nicht der Wille des Gesetzgebers sein.[1]) Es stände dann für die Bestrafung dieser Vorsteher

[1]) vgl. Eger, Preuß. Eisenbahnrecht Bd. 2 S. 195; Berner, Lehrb. des Strafrechts S. 646, bezugnehmend auf § 355 StGB. und die Motive; vgl. auch Supper, Eisenbahnstrafrecht S. 60. And. M. sind diesbezüglich Olshausen zu § 320 II; Oppenhoff zu § 320 I; Rubo zu § 320 Anm. 1. Sie gehen streng nach dem Wortlaut des Gesetzes und schließen Vorsteher von Staatsbahnverwaltungen aus. Stände dagegen die einer Gesellschaft als Eigentum gehörige Bahn unter Staatsverwaltung, so unterständen die Vorsteher dieser Bahnen dem § 320, wie Rubo meint.

nur der Disziplinarweg offen, und warum sollen diese gerade in solchen Fällen milder bestraft werden! Will man sich das Wort „Eisenbahngesellschaft“ im Gesetze erklären, so muß man einfach auf die Entstehung des § 320 zurückgehen. Er ist fast wörtlich dem entsprechenden Paragraphen des preuß. Strafgesetzbuches entnommen, dem § 300, und dieser ist wieder der eingangs erwähnten preuß. Verordnung von 1840 entlehnt. Zu dieser Zeit war der Betrieb von Eisenbahnen ausschließlich Privatunternehmen überlassen. Also hatte der Gesetzgeber damals nur diese vor Augen. So hat er mit Recht das Wort „Eisenbahngesellschaft“ gewählt. Es kann nur seiner Absicht entsprechen, heute das Wort „Eisenbahngesellschaft“ durch das Wort „Eisenbahn“ zu ersetzen, und die Vorsteher aller derjenigen Eisenbahnen als Täter des Delikts aus § 320 Abs. 1 zu betrachten, die Eisenbahnen im Sinne unseres Paragraphen sind. Das Vergehen des § 320 Abs. 1 ist ein echtes Unterlassungsdelikt (Omissivdelikt); denn es wird trotz gesetzlichem Gebote nicht gehandelt! Dem Vorsteher ist das Urteil, das die Unfähigkeitserklärung enthält, mitzuteilen. Denn das ist Voraussetzung zur Begehung des Delikts. Bloße zufällige Kenntnis oder private Mitteilung genügen hier nicht.[1]) Also erforderlich ist eine amtliche Mitteilung von dem die Unfähigkeitserklärung aussprechenden rechtskräftigen Erkenntnisse. Dieses Delikt kann fahrlässig oder vor-

[1]) Eger, Preuß. Eisenbahnrecht Bd. 2 S. 196.

fätzlich begangen werden[1]) (andrer Meinung Binding[2]). Die hierfür ausgesetzte Strafe beträgt wahlweise Geldstrafe von 1 bis 300 Mk. oder Gefängnis von 1 Tag bis 3 Monaten. Zuständig für dies Vergehen ist die Strafkammer.

§ 320 Abs. 2.

Täter des Delikts aus Abs. 2 sind „die für unfähig zum Eisenbahndienst Erklärten und diejenigen, die wissentlich einen solchen wieder angestellt haben". Auch hier fällt die Fassung des Gesetzes auf. Das Gesetz spricht nur von denjenigen, die für „unfähig zum Eisenbahndienst" erklärt worden sind, und gedenkt nicht derer (entsprechend § 319), die nur von einem oder mehreren Zweigen des Eisenbahndienstes ausgeschlossen sind. Würde man nun genau nach dem Wortlaute des Gesetzes gehen, so würden Täter des Delikts aus Abs. 2 nur diejenigen sein, die zur Beschäftigung in allen Zweigen des Eisenbahndienstes für unfähig erklärt worden sind, und diejenigen, die diese Personen in irgendeinem Zweige wissentlich wieder angestellt haben. Von Strafe frei würden also die bleiben, die in einem oder mehreren Zweigen des Eisenbahndienstes für unfähig erklärt worden sind und sich nach Verbüßung ihrer Strafe wieder in

---

[1]) vgl. Oppenhoff § 320 III und Olshausen § 320 III.

[2]) Binding (Lehrb. Bd. 2, 1 S. 52) meint, daß dies Delikt nur vorsätzlich begangen werden kann.

den Diensten, von denen sie ausgeschlossen waren, anstellen lassen, sowie diejenigen, die diese Personen in den betreffenden Diensten wieder angestellt haben. Doch liegt hier nur ein Versehen vor. Die Strafbestimmung gilt auch für die Letztgenannten. Entstanden ist dieses Versehen jedenfalls dadurch, daß der Reichstag, als er dem § 319 die Bestimmung bezüglich der Zulässigkeit der Unfähigkeitserklärung auch nur für einzelne Zweige des Eisenbahndienstes hinzufügte, diese Ergänzung bei Festlegung des § 320 übersah. So die herrschende Meinung: Binding, Oppenhoff, Supper[1]) u. a. Für die beschränkte Auslegung des § 320 Abs. 2 treten nur Olshausen und Rubo ein.[2]) Täter des Delikts kann nicht der sein, der nicht zur Anstellung befugt ist, denn er kann ja gar nicht „anstellen". Auch hier handelt es sich nur um Wiederanstellung an allen Bahnen, die Eisenbahnen im Sinne unseres Gesetzes sind, z. B. ist eine nach Verbüßung der Strafe erfolgende Anstellung an einer Pferdebahn nicht rechtswidrig. Auch dieses Delikt kann fahrlässig oder vorsätzlich begangen werden, auch von demjenigen, der sich wieder anstellen läßt. Vollendet ist es mit der erfolgten Wiederanstellung. Ein Beginn der Tätigkeit ist nicht erforderlich. Die Strafe besteht gleichfalls in einer Geldstrafe von 1—300 Mk. wahlweise

[1]) Binding, Lehrb. Bd. 2, 1 S. 53; Oppenhoff, Komm. zu § 320 IV; Supper, Eisenbahnstrafrecht S. 61 Anm. 6.

[2]) Olshausen, Komm. zu § 320 IV; Rubo, Komm. zum StGB. § 320, 7.

neben Gefängnisstrafe von 1 Tag bis 3 Monaten. Zuständig ist ebenfalls die Strafkammer. Alle drei Vergehen aus § 320 haben einen gemeingefährlichen Charakter.

§ 11.

Vorschläge de lege ferenda.

De lege ferenda möchte ich mit Eckstein[1]) vorschlagen, auch den Dampfertransporten auf Flüssen den strafrechtlichen Schutz des § 316 Abs. 2 zu gewähren. Diese Transporte sind bis jetzt nur vor gegenseitigen Zusammenstößen durch eine Strafbestimmung geschützt. Wie vielen anderen Gefahren sind sie aber durch Pflichtvernachlässigung ihrer Angestellten außerdem noch ausgesetzt! Man denke nur an Strandungen, Anrennen an Brückenpfeilern, Auflaufen u. a. Die Gefahren sind die gleichgroßen wie im Eisenbahnbetriebe. Die Erfordernisse für den Eisenbahnbegriff sind auch bei den Dampfschiffen vorhanden: Fortbewegung durch elementare Kräfte und ein durch die Wasserstraße vorgeschriebener Fahrweg. Es ist doch sehr wünschenswert, die Strafbestimmung des § 316 Abs. 2 auch auf den Dampfschiffverkehr auszudehnen, soweit er sich auf Binnengewässer erstreckt.

Ein Fall von Gesetzeskonkurrenz führt sodann zu einem höchst widersinnigen Ergebnis: Wird durch die fahrlässige Transportgefährdung, herbeigeführt durch

---

[1]) vgl. Eckstein, Die Transportgefährdung, in GoltdArch.

Pflichtvernachlässigung eines Angestellten, die Tötung eines Menschen verursacht, so konkurrieren: §§ 222 Abs. 2 u. 316 Abs. 2, falls der Angestellte die Transportgefährdung als Folge seiner Pflichtvernachlässigung voraussehen konnte, also Fahrlässigkeit in bezug auf die Transportgefährdung vorlag. Nach der Idealkonkurrenz kommt § 222 Abs. 2 zur Anwendung. Die Mindeststrafe für dieses Vergehen ist also ein Tag Gefängnis. Hatte nun aber der Angestellte durch Pflichtvernachlässigung eine Transportgefährdung verursacht, die er nicht voraussehen konnte, und hatte die Transportgefährdung die Tötung eines Menschen zur Folge, so entsteht keine Idealkonkurrenz mit § 222 Abs. 2. Denn fahrlässige Tötung liegt nicht vor. Die Mindeststrafe würde also ein Monat Gefängnis sein, also in dem leichteren Falle eine höhere Strafe als in dem schwereren. — Bei der Revision des Strafgesetzbuchs möchte dieser widersinnige Gesetzeszustand besonders berücksichtigt werden.

De lege ferenda könnte ferner erwogen werden, ob es nicht zweckmäßig ist, den § 319 aus dem Strafgesetzbuch zu streichen, und die Beurteilung der Frage, ob ein Angestellter nach begangener Pflichtverletzung als unfähig für den Eisenbahndienst oder einen oder mehrere seiner Zweige zu erklären ist, der Disziplinargewalt zu überlassen, die mir einzig und allein zur Entscheidung dieser Frage berufen scheint. Wenn auch der Richter aus der Gerichtsverhandlung sich ein immerhin zuverlässiges Urteil über die Qualität des Täters bilden kann, so darf

es ihm doch nicht vom Staate durch Gesetz zur Aufgabe gemacht werden, sich mit verwaltungsrechtlichen Angelegenheiten zu beschäftigen, wie dies im § 319 geschehen. In dieser Bestimmung liegt ein dem Richter durch Gesetz vorgeschriebener Übergriff in die verwaltungsrechtliche Kompetenz.

Andererseits möchte ich keinesfalls den Vorschlag Stengleins de lege ferenda befürworten, den Abs. 2 des § 316 aus dem Strafgesetzbuch zu entfernen und dieses Vergehen der disziplinellen Ahndung zu überlassen;[1]) denn der gefährliche Charakter dieses Delikts erfordert im allgemeinen Interesse, daß der Staat einen Strafanspruch geltend macht.

Bei der Revision des Strafgesetzbuches halte ich es nicht für erforderlich, von neuem die vielumstrittene Frage aufzuwerfen, ob die Pferdebahnen den gleichen strafrechtlichen Schutz gegen Gefährdungen wie die „Eisenbahnen" verdienen, da man doch wohl in absehbarer Zeit mit dem völligen Verschwinden der Pferdebahnen als öffentlichem Verkehrsmittel rechnen kann.

---

[1]) vgl. Egers EisenbE. Bd. 16 S. 370 unten.

Robert Noske, Borna-Leipzig, Großbetrieb für Dissertationsdruck.